
O. Sachot - Les grandes Cités de l'Ouest américain
62390



Octave Sachot

Récits de voyages.

Les grandes cités de l'Ouest américain





EVUE

DES

es de Paix

STRATURE CANTONALE DE FRANCE ET COLONIES

suellement en fascicules de 40 pages gr. in-8°

QUEY, Professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Lille

DE TOUS LES MAGISTRATS CANTONAUX

COLLABORATION SPÉCIALE DE MM.

de Paris.

Credit Foncier,
ronne).

ur de cassation.

eaux.

de Par

HISSON
Juge de Paix de Mortagne-sur-Sèvre (Vendée).

JÉGOU
Juge de Paix de Dreux (Eure-et-Loire).

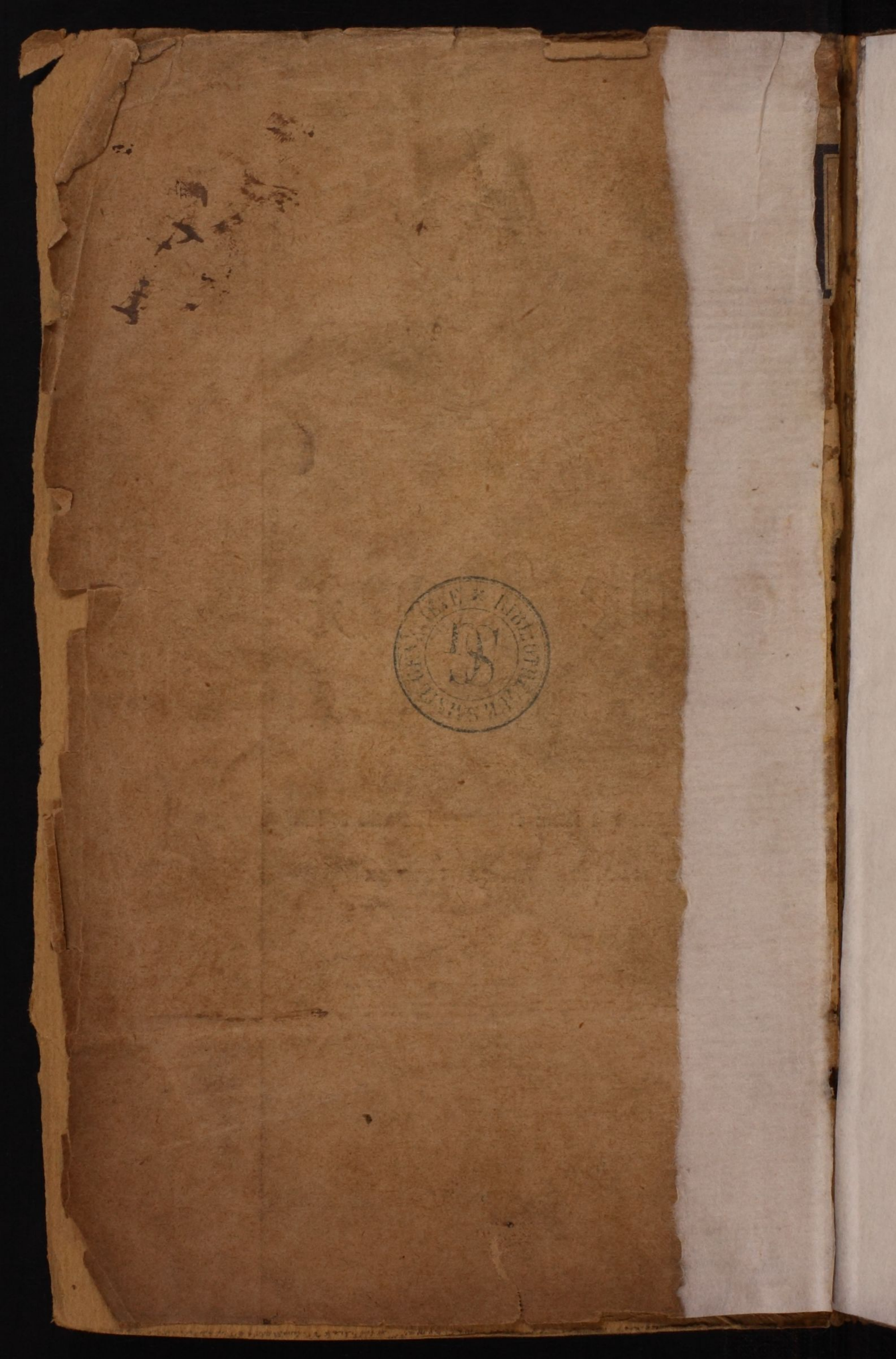
LANCIEN
Juge de Paix du IV[e] arrondissement de Lille.

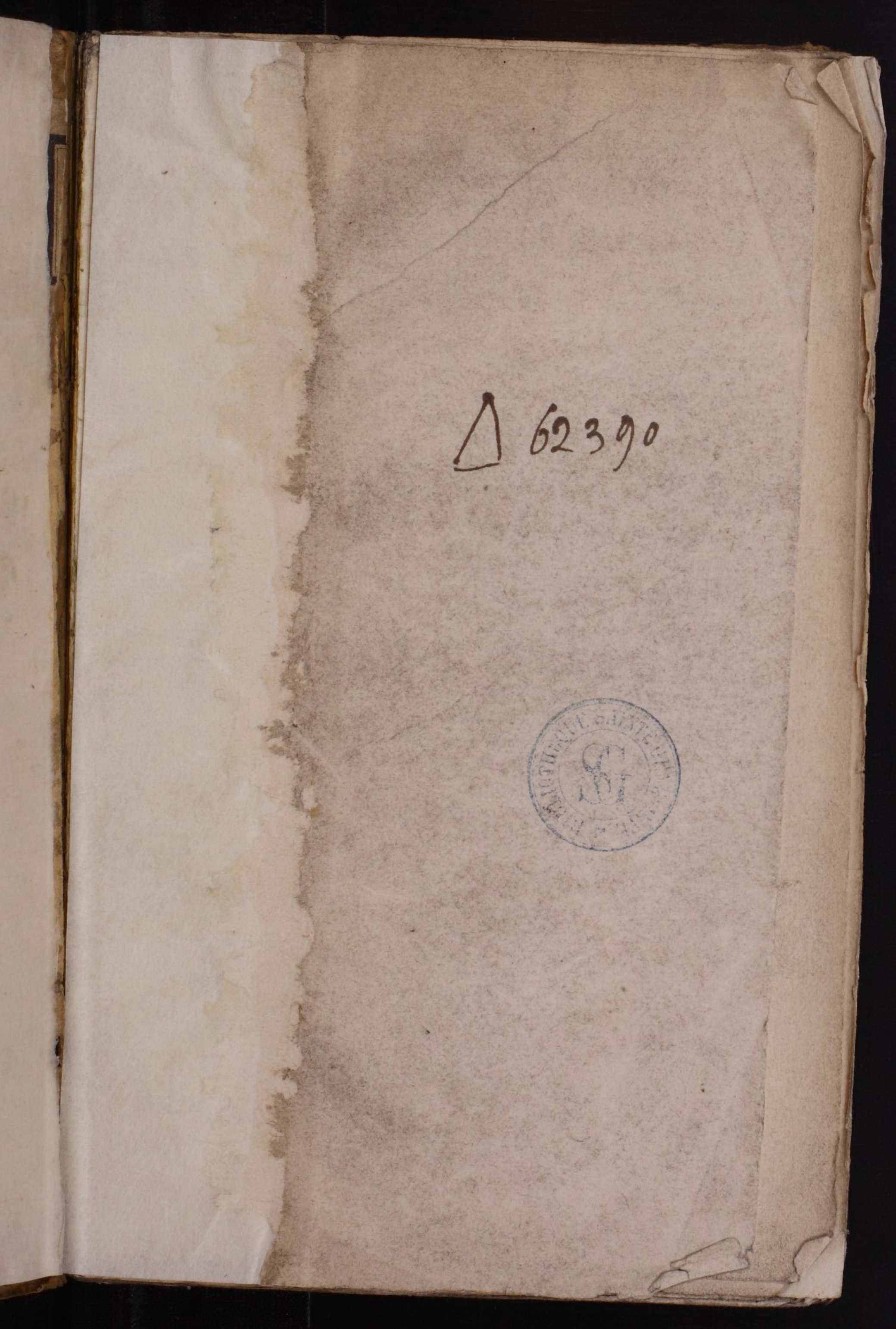
LÉRIT
Juge de Paix de Gaillac (Tarn)

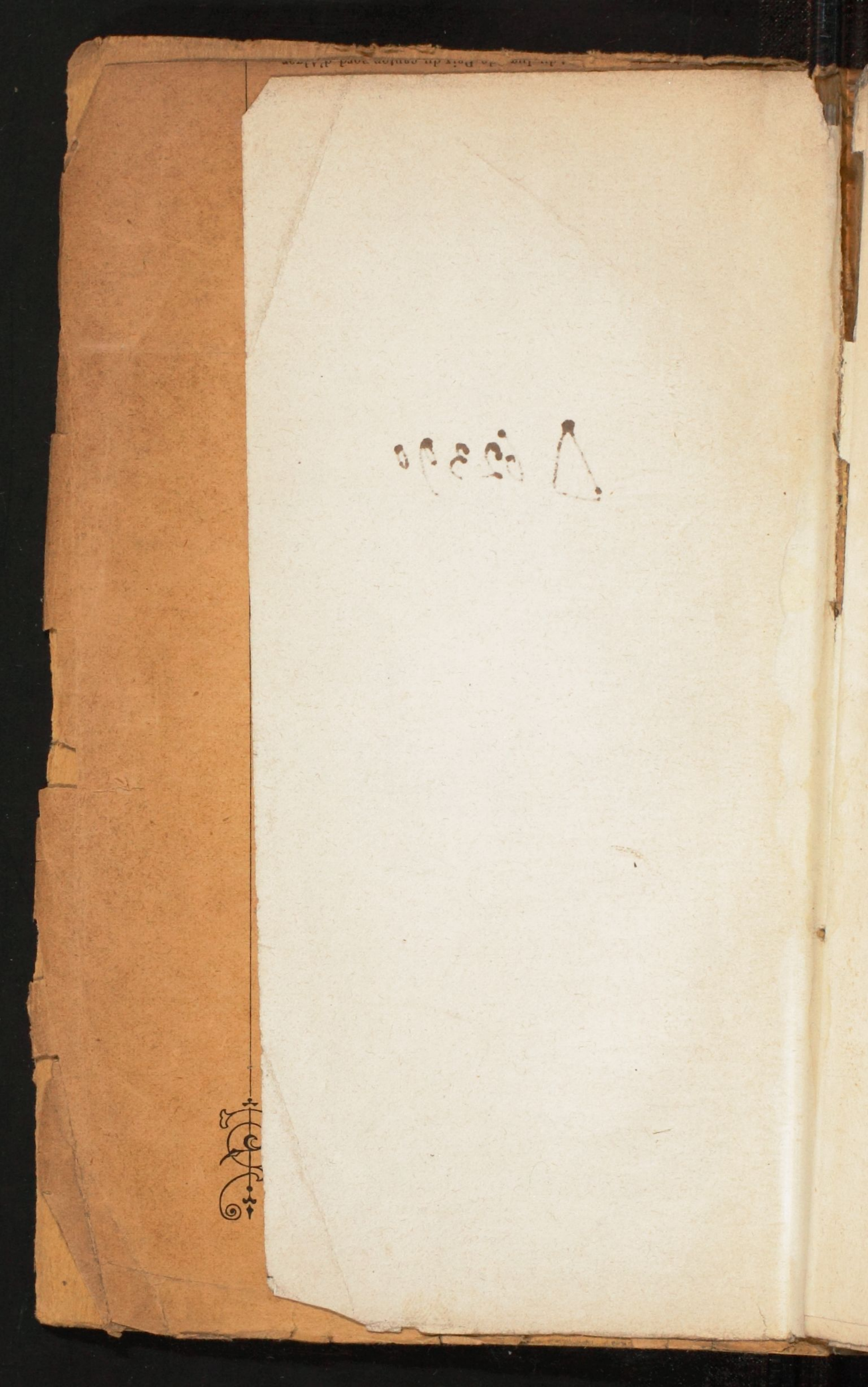
PABON
Juge de Paix du XVII[e] arrondissement de Paris.

D. SOULHIÉ
Juge de Paix de Saint-Macaire (Gironde).

TILLOY
Juge de Paix du canton nord d'Alger




Δ 62390



RÉCITS DE VOYAGES

LES GRANDES CITÉS

DE L'OUEST AMÉRICAIN

DU MÊME AUTEUR

A LA MÊME LIBRAIRIE

(*Série adoptée par la Commission ministérielle des Bibliothèques scolaires et populaires, et par la Commission municipale des livres de prix de la Ville de Paris.*)

LA SIBÉRIE ORIENTALE, L'AMÉRIQUE RUSSE ET LES RÉGIONS POLAIRES. 1 vol. grand in-8°, orné de 62 gravures et d'une carte.

CURIOSITÉS ZOOLOGIQUES ET BOTANIQUES. 1 vol. in-12, format anglais, orné de gravures, 2e édition.

AVENTURES, TYPES ET CROQUIS. 1 vol. in-12, format anglais, orné de gravures, 2e édition.

NÈGRES ET PAPOUS. L'AFRIQUE ÉQUATORIALE ET LA NOUVELLE GUINÉE. 1 vol. format anglais, avec 2 cartes en couleur, 2e édition.

SOUS PRESSE :

LA SIBÉRIE ORIENTALE ET L'AMÉRIQUE RUSSE. 1 vol. in-12, format anglais, avec nombreuses gravures, dans le texte et hors texte, nouvelle édition.

LES RÉGIONS POLAIRES ET LEURS HABITANTS. 1 vol. in-12, format anglais, avec nombreuses gravures dans le texte et hors texte.

2336. — ABBEVILLE. — TYP. ET STÉR. GUSTAVE RETAUX.

OCTAVE SACHOT

RÉCITS DE VOYAGES

LES

GRANDES CITÉS

DE L'OUEST AMÉRICAIN

SCÈNES DE LA VIE AMÉRICAINE

TROISIÈME ÉDITION REVUE ET CORRIGÉE



PARIS
P. DUCROCQ, LIBRAIRE-ÉDITEUR
55, RUE DE SEINE, 55

1883

AVANT-PROPOS

A part certaines modifications indispensables pour donner à notre travail le caractère d'ensemble qu'il comporte, les divers chapitres dont se compose ce volume ont tout d'abord paru en articles détachés dans la Revue Britannique, recueil pour lequel nous les avions ou analysés ou traduits librement de périodiques américains, la meilleure source d'informations assurément que nous pussions consulter pour des sujets exclusivement propres aux États-Unis. Nous avons trouvé profit d'autre part à compléter nos renseignements dans les études récentes de voyageurs d'autres nationalités. C'est ainsi que nous avons emprunté notre chapitre de la Pétrolie aux lettres d'un des correspondants spéciaux du « Times » de Londres. Ce correspondant, nous avons lieu de le croire, n'est autre que le célèbre M. W. Russell. Il a, selon l'usage anglais, gardé l'anonyme dans son journal, comme l'ont fait aussi de leur côté ses con-

frères les *reviewers* des magazines américains mis par nous à contribution et que nous avons d'ailleurs eu soin de citer dans la Revue.

Tout en suivant de près les divers écrivains nos autorités, nous ne nous sommes pas astreint à une « adaptation » pure et simple. Notre cadre nous a obligé à des remaniements assez complexes, comme aussi à des additions nombreuses dont nous avons à prendre ici la responsabilité.

Nous devions, croyons-nous, ces explications préalables au lecteur.

Ajoutons, que les données statistiques et les chiffres contenus dans le présent volume ont été, pour cette édition nouvelle, révisés avec soin et mis au courant des changements survenus depuis la publication de ses précédentes éditions.

O. S.

LES GRANDES CITÉS DE L'OUEST AMÉRICAIN

I

CHICAGO.

« N'oubliez pas, disait Richard Cobden à M. Goldwin Smith partant pour son voyage d'Amérique, n'oubliez pas deux choses aux Etats-Unis, à défaut d'autres curiosités : la cataracte du Niagara et Chicago. » M. Smith garda bonne mémoire de la recommandation ; lorsqu'il visita Chicago et le Niagara, il reconnut de ses yeux que les deux choses désignées par son ami à son attention spéciale étaient bien réellement les deux merveilles par excellence de l'Amérique du Nord. Chicago, toutefois, l'emporte en un point sur sa rivale la cataracte : celle-ci, au dire des géologues, a bien mis quatre mille ans à devenir ce qu'elle est; la ville, elle, n'en a pas mis quarante.

Le mardi matin, 4 octobre 1834, le bruit courait dans Chicago qu'on avait vu un ours noir rôder dans les bois, à quelques centaines de mètres de la ville. La population mâle sauta sur ses fusils et courut à la forêt, où l'ours fut bientôt découvert et tué. Après un si réjouissant exploit, les chasseurs, peu pressés de retourner à leurs travaux habituels, résolurent de s'amuser et d'organiser une battue contre les loups, qui, chaque nuit, venaient visiter la bourgade. Le soleil n'était pas couché qu'on avait détruit quarante de ces carnassiers sur le site actuel de la capitale du Nord-Ouest ! Les loups cependant ne se tinrent pas pour battus, puisqu'en 1838 encore leurs hurlements sinistres réveillaient les échos sur des points compris maintenant dans l'enceinte de la ville. Néanmoins les habitants d'alors s'émerveillaient déjà du rapide développement de la jeune cité et parlaient de ses futurs progrès, à peu près comme font ceux d'aujourd'hui.

En 1830, Chicago était ce qu'il avait été depuis un quart de siècle, un poste militaire et une station pour le commerce des fourrures ; il avait alors douze habitations. Un fort de bois abritait une garnison de deux compagnies de troupes des États-Unis. A coté, se voyait une agence pour le com-

merce des fourrures; puis, trois prétendues tavernes hantées par les Indiens ivrognes et paresseux, qui apportaient des peaux de bêtes et ne quittaient la place que quand ils avaient bu le produit de leurs marchés. Un peu plus loin, brillaient deux magasins approvisionnés des marchandises qu'achètent les naturels. Une boutique de forgeron, une maison pour l'interprète de la station, et une autre occupée par des chefs peaux-rouges, complétaient le groupe.

Une fois l'an, John-Jacob Astor envoyait un schooner à la station pour la ravitailler et rapporter les fourrures de l'année. Une fois la semaine, en été, deux fois le mois, en hiver, un courrier du service des postes apportait des nouvelles du grand monde de par delà les lacs. En 1830, outre la garnison et l'agent des fourrures, quatre familles blanches résidaient à Chicago. En 1831, de quatre, ce nombre s'était élevé à douze, et quand vint l'hiver, la garnison ayant été évacuée sur un autre point, la petite colonie se retira tout entière dans le fort, où elle passa son temps le plus agréablement qu'elle pût, à babiller et à danser. En 1832, les impôts s'élevaient presque à 150 dollars, soit (environ 780 francs), dont 15 furent consacrés à construire le premier édifice public de

Chicago : — une fourrière pour les bestiaux errants.

Mais, en 1833, les colons commencèrent à accourir. Avant la fin de l'année, on comptait cinquante familles pataugeant dans les boues de Chicago. En 1834, alors que, dans une seule chasse aux loups, on abattait encore quarante de ces animaux, la ville avait, paraît-il, deux mille habitants, et elle en comptait plus de trois mille en novembre 1835.

Une ville nouvelle, bâtie sur une prairie plate, a ordinairement l'aspect d'un lieu dont on souhaite que Dieu vous préserve. Les roues des chariots ont effacé la seule beauté que la prairie pouvait avoir, et ont bigarré les alentours d'un excellent ingrédient pour noircir toutes choses. Vous trouverez peut-être là une vingtaine de petites maisons de bois, mais tout y porte le sceau d'une désolante uniformité, en ce sens que tout objet visible, animé ou inanimé, les pourceaux qui fouillent de leur groin le bourbier noir de la prairie, les gamins, les chevaux, les voitures, les maisons, les haies, l'école, les entrées des magasins, la plate-forme du chemin de fer, tout est poudré ou plâtré du produit sec ou liquide de la prairie défoncée.

Si, ému de compassion pour les malheureux que le sort semble avoir relégués dans ce triste désert, loin des demeures des hommes civilisés, le voyageur les interroge, il les trouve tout espoir, tout animation et disposés à le prendre en pitié de n'avoir ni un coin de terre dans cette future capitale, ni assez d'intelligence pour comprendre quelle magnifique spéculation ce serait pour lui d'en acheter quelques arpents. Plaindre ces gens-là! mais autant vaudrait plaindre le prince de Galles de ne pas encore être roi d'Angleterre, ou le shah de Perse de ne point posséder le « régent » ou le « ko-i-nour. »

Chicago, quinze ans après le début de son rapide développement, était peut-être de toutes les villes des prairies la plus désagréable, à tous les points de vue. Il était en assez mauvaise odeur, même parmi les Indiens, puisque, au dire de vieux chasseurs, son nom ne rappelle autre chose que le parfum repoussant de l'oignon sauvage.

La prairie, sur cette rive du lac Michigan, paraît aussi plate que le lac lui-même ; elle n'est pas à plus de deux mètres au-dessus du niveau de celui-ci. Un voyageur qui arrivait à Chicago par le sud, en 1833, rapporte que, pendant les huit derniers milles de son voyage, il marchait dans

deux ou trois pieds d'eau. Aussi loin que la vue pouvait s'étendre sur ce qui est aujourd'hui le quartier élégant de cette ville et ses plus gracieux faubourgs, on n'apercevait qu'une immense flaque d'eau. Un autre voyageur raconte qu'en 1831, en chevauchant sur ce qui est aujourd'hui le cœur de la ville, le centre même des affaires, il sentait souvent l'eau lui arriver aux étriers. Cette partie de la prairie était humide même l'été, et, pendant la saison des pluies, personne ne se fût hasardé à la franchir à pied. « Je n'aurais pas donné du tout six pence l'acre » (60 centimes les 40 ares), dit un commerçant, en parlant de terrains qui se vendent maintenant, pour la plupart, 5,000 francs le mètre carré. L'agriculture semblait avoir là si peu de chance de réussite, qu'on ne s'en occupait pas et que, jusqu'en 1838, Chicago tirait une grande partie de ses approvisionnements de la rive orientale du lac Michigan. Cette même cité nourrit aujourd'hui des royaumes.

On demandera où était le besoin de coloniser un tel lieu, quand le même rivage présente de meilleurs sites? Simplement parce que, sur ce point, la rivière de Chicago fournissait la possibilité d'un port sur la côte du plus orageux des lacs. La *rivière* de Chicago n'est pas même une

rivière Le lac, en cet endroit, s'était découpé une crique dans la prairie, comme l'Océan creuse des fissures régulières dans les côtes rocheuses et les îles escarpées de la Nouvelle-Angleterre. Cette entame, qui avait 100 mètres de large, s'enfonçait tout droit dans la prairie, sur une longueur de 1,200 mètres, puis se partageait en deux branches, l'une courant au nord l'autre au sud, et toutes deux parallèles à la rive du lac. Ces deux branches se prolongeaient pendant plusieurs kilomètres et finissaient par se perdre dans la prairie. Ce curieux *fossé*, dépourvu de courant et de marée, n'avait de mouvement que celui que lui imprimait le vent, qui y chassait l'eau du lac, laquelle eau s'écoulait ensuite quand le vent avait tourné ou cessé. Dans l'origine, la passe avait 9 mètres de profondeur, mais l'embouchure se trouvant obstruée par une barre de sable, elle n'admettait que des navires de 30 à 40 tonneaux. Depuis lors, les choses ont changé, la drague à creusé le chenal. Aujourd'hui, celui-ci donne accès aux plus gros bâtiments qui sillonnent les lacs, et Chicago est en possession d'une ligne de chantiers et de magasins longue de 45 kilomètres. En outre, au moyen d'un canal qui la relie à l'Illinois, on a fait couler la rivière de Chicago en sens inverse : au lieu de

verser son contenu impur dans le lac, elle emprunte à celui-ci ses flots pour les emporter vers le Mississipi.

Eu égard à la destinée de Chicago, jamais un ingénieur n'aurait pu concevoir un port plus commode. Dans quelque quartier de la ville qu'on soit, en effet, on ne peut s'en éloigner beaucoup ; et chaque moulin, chaque usine, chaque magasin, etc., peut avoir son embranchement ou bassin particulier et recevoir ses marchandises par bateau, à sa porte même. Cette belle face a bien, il est vrai, son revers. Les ponts tournants sans nombre qui résultent de là ne laissent pas d'être une gêne positive. Il est assez impatientant parfois d'avoir à attendre, pour passer, que quinze ou vingt petits remorqueurs aient achevé de traîner à leur suite autant de longs trois-mats du lac dans les divisions du port. Mais rien n'arrête Chicago : pour remédier autant que possible à cet inconvénient la ville a fait creuser deux tunnels qui conduisent, l'un sous la branche sud, du centre des affaires aux quartiers de l'ouest ; l'autre, sous la branche principale, du centre au quartier nord. Nul doute que dans quelques années trente-cinq ou quarante de ces tunnels n'aient remplacé les trente-cinq ou quarante ponts tournants actuels.

Sous cette prairie vaseuse, qu'une heure de pluie convertit en un lac de boue, et une heure de soleil en un désert de poussière, on trouve une excellente argile dont les infatigables habitants du lieu tirent parti de toute façon.

Le développement de Chicago, depuis 1833, bien que fait pour émerveiller, n'a pourtant rien de mystérieux. La ville est située à l'extrémité du lac Michigan, ce qui lui attribue naturellement une large part dans le commerce de tous les lacs ; elle a en outre par terre, le long de la côte méridionale du lac, un accès facile avec tout l'Est et le Sud-Est. Cela n'empêche pas que Chicago n'ait été durant trente années qu'un avant poste perdu de la civilisation, et qu'il aurait pu demeurer des siècles dans cette condition si la région située derrière lui fût restée inhabitée. Cette échancrure boueuse appelée « la rivière de Chicago », et qui dans la suite a été si admirablement transformée, était une porte ouverte sur les prairies, et Chicago a profité de la position pour progresser en raison directe du développement et des facilités de communication de cette région privilégiée, dont il est devenu le grand entrepôt, le comptoir et la capitale.

Ces prairies, longtemps inappréciées, sont justement la partie de la surface terrestre où la nature

a accumulé la plus grande variété et la plus grande quantité d'objets et de matières dont l'homme ait besoin pour soutenir et embellir son existence. C'est la région où l'on peut tracer un sillon profond à travers les sols les plus riches, pendant 40 kilomètres et plus, sans rencontrer une racine, sans se heurter à un caillou, et sous presque tous les points de laquelle se trouve un minéral utile à l'homme, argile, houille, pierre, plomb, fer. Outre qu'elle est arrosée par de nombreux cours d'eaux, nulle part il n'est plus facile de créer des routes, des chemins de fer et des canaux. Le climat, comme tous les climats, a ses inconvénients, mais, en somme, il n'en est pas de meilleur.

La prairie ne présente pas de grandes étendues de surface unie ; elle a des ondulations assez accentuées pour réjouir l'œil. Le spectacle qu'offre une prairie américaine par un ciel clair, dans la saison de l'année où l'herbe est verte, a quelque chose d'enchanteur. L'absence de tout objet à lignes arrêtées, tel que bois, routes, rochers, collines, murs ou haies, fait que le visiteur s'imagine ne s'être jamais jusque-là trouvé véritablement en rase campagne. C'est une sensation délicieuse, quand vous demandez votre chemin pour vous rendre à 15 kilomètres du point où vous êtes, que

de vous voir montrer le but dans la distance et d'avoir à l'atteindre en foulant sur tout le parcours un tapis de verdure élastique qu'aucune route ne vient couper. Le paysage aussi a un aspect si net, si soigné, qu'on a peine à ne pas se croire au milieu d'un parc immense. Une colonisation de plusieurs années ne fait d'ailleurs pas perdre au pays cet aspect de parc ; il semble seulement que le maître du lieu a jeté bas les murailles et invité ses voisins à venir s'établir çà et là sur le domaine.

Or, de ce ravissant pays il y en a assez pour y fonder une douzaine de grands États et pour nourrir cent millions de sujets ou de citoyens. Ce sera certainement quelque jour le siège d'un grand empire. Chicago, l'inévitable capitale du tiers nord-occidental du monde des prairies, a ouvert la voie. Son rôle est de mettre en valeur chaque are de cette région à 30 kilomètres à la ronde d'un chemin de fer et de relier tous les chemins de fer entre eux, par un réseau de canaux aboutissant au Mississipi et à l'Atlantique. Cette vocation, cette destinée seront longtemps encore celles de Chicago, et le développement futur de cette ville, déjà si merveilleux, dépendra de la manière dont elle saura les poursuivre. Le bénéfice qu'a retiré la jeune cité de chaque kilomètre de chemin de fer et de canal

construit par elle garantit l'exécution de la tâche qui lui est dévolue et qu'elle a accomplie déjà sur une si grande échelle.

Aujourd'hui tout le monde comprend cela ; mais les anciens du pays se vantent quand ils prétendent qu'ils le comprenaient il y a plus de trente ans. Ils devraient se rappeler que le canal qui unit le lac Michigan à la rivière de l'Illinois a été projeté en 1814 et autorisé en 1824, alors que Chicago n'existait pas, et il ne faut pas oublier que les créateurs du premier chemin de fer du Mississipi ont eu à combattre l'opposition de presque tous les commerçants de la ville, lesquels y voyaient la ruine de Chicago, en ce sens, que les affaires, disaient-ils, se distribueraient sur toute la ligne, au lieu de rester concentrées entre leurs mains. Ainsi du reste se sont passées les choses dans notre bon pays de France, lors de l'extension de notre réseau ferré. Les aubergistes des grandes routes voyaient la ruine du pays dans la suppression du « roulage ». Ces réserves faites, nous accordons que les habitants de Chicago ont droit de se montrer fiers de ce qu'ils ont fait.

Les troupes d'Indiens fainéants et dissolus dont nous avons parlé ont été les premiers obstacles contre lesquels eurent à lutter les premiers colons.

Un jour de septembre 1833, sept mille de ces sauvages s'assemblèrent dans le village pour vendre aux commissaires des États-Unis leurs terres de l'Illinois et du Wisconsin. Sous une vaste tente dressée sur le bord de la rivière, les chefs signèrent le traité qui cédait aux États-Unis les douze meilleurs millions d'hectares de terre du Nord-Ouest, et convinrent de se retirer à vingt jours de marche à l'ouest du Mississipi.

L'année suivante, quatre mille d'entre eux se réunirent à Chicago pour recevoir le premier terme annuel du payement. Les articles destinés à les payer étaient amoncelés sur la prairie. On fit asseoir les Indiens en cercle autour de la pile, les femmes aux derniers rangs. Ceux qui avaient été choisis pour attribuer les marchandises prirent à même le tas et passèrent les objets à ceux de leurs amis les plus à portée. Peu à peu, cependant, les oubliés finirent par perdre patience; ils se levèrent, se poussèrent en avant, et en définitive se jetèrent sur les lots, se battant à qui aurait la meilleure part. Le tumulte fut bientôt à son comble, et les choses en vinrent à ce point, que plusieurs Indiens furent tués et un grand nombre blessés. La nuit se passa en orgies, et le lendemain peu de chose restait aux mains des malheureux sauvages sur

les 150,000 francs d'articles qui leur avaient été donnés.

Pareilles scènes et pareils résultats se renouvelèrent à la fin de l'année 1835, mais ce payement fut le dernier que vit Chicago. En septembre 1835, quarante chariots attelés chacun de quatre bœufs transportèrent à travers la prairie les enfants et les effets des Pottawatomies, les hommes et les femmes valides escortant à pied le convoi. Au bout de vingt jours, les émigrants arrivèrent sur les bords du Mississipi ; ils franchirent le fleuve, et poursuivirent pendant vingt autres jours encore leur marche à l'ouest, et Chicago ne fut plus importuné de leur présence.

Quand on se promène aujourd'hui dans les magnifiques rues de Chicago, on a peine à se figurer qu'il y ait si peu de temps que les Peaux-Rouges ont été dépossédés du site même sur lequel est bâtie la ville, et qu'il ait fallu quarante jours pour les transporter sur un autre point qu'on atteint maintenant en quinze heures.

Ce fut l'œuvre du gouvernement commun des États ; Chicago n'a pas à s'en vanter, pas plus qu'il ne peut réclamer le mérite de l'amélioration de son port en 1833 et 1834, travail qui attira l'attention du pays sur ce poste frontière. Les États-Unis

dépensèrent 150,000 francs en 1833 à draguer la rivière de Chicago ; au printemps 1834, une crue des plus opportunes compléta le travail en balayant la barre qui obstruait l'entrée de la passe, rendant celle-ci accessible désormais aux plus gros radeaux des lacs. Ces deux circonstances firent tout de suite de Chicago un havre important. La ville avait fait le premier pas vers sa grandeur future. En 1836, la population comptait quatre mille âmes.

Il y eut ensuite un temps d'arrêt à la prospérité de la cité naissante, comme aussi à celle de l'Illinois et des États-Unis ; pendant cinq ans, c'est à peine si la population augmenta — si tant est même qu'elle n'ait point diminué. Outre la manie de la spéculation des terrains, qui finit par paralyser les affaires de tout le pays, les habitants de l'Illinois avaient compromis le crédit des États-Unis dans des projets d'améliorations intérieures trop coûteuses pour l'époque, bien que réalisées depuis par l'industrie privée. L'État était en faillite, les travaux de chemins de fer suspendus ; le canal destiné à réunir le lac Michigan à la rivière de l'Illinois avait même été abandonné un instant. Chicago languissait et se repentait d'avoir voulu, en un jour d'orgueil, être autre chose qu'un poste

militaire. Ces terrains si recherchés en bordure de la rivière et du lac étaient une malédiction aux mains des propriétaires de 1837. Certains habitants du lieu sont aujourdhui millionnaires, tout simplement parce qu'ils n'ont pu se débarrasser de leurs terrains à aucun prix dans ces années de désolation et de désespoir.

Ce fut réellement de 1837 à 1842 que Chicago prit son irrésistible essor. On avait déjà commencé à saler un peu de viande de bœuf et à l'expédier au delà du lac. En 1839, cette industrie avait pris de grandes proportions, 3,000 têtes de bétail avait été amenées des prairies, préparées et exportées. En 1838, un hardi commerçant avait embarqué 39 sacs de 2 *bushels* (1) de froment. L'année suivante 4,000 bushels étaient exportés. Ce chiffre s'élevait à 10,000 l'année d'ensuite, et à 40,000 en 1841. En 1842, le total sauta d'un seul bond de 40,000 à 60,000.

Les temps « difficiles » avaient désormais cessé pour Chicago ; mais l'âge d'or n'était pas encore venu. Ces montagnes de grains étaient amenées dans la fondrière de Chicago du bout des prairies, de 30, de 70, de 150 et même de 250 kilomètres.

1. Le *bushel* ou boisseau mesure 35l,21.

La saison du transport des grains au marché étant aussi la saison des pluies, plus d'un fermier d'alors avait vu ses approvisionnements périr sans ressources, dans ce qui est aujourd'hui la ville même de Chicago. Il arrivait souvent que les rues étaient absolument impraticables, par suite du passage des chariots qui les avaient défoncées. Néanmoins, avant qu'il y eût un chemin de fer de commencé ou un canal de terminé, Chicago exportait annuellement 800,000 hectolitres de grains, et renvoyait chargées de marchandises les voitures qui les avaient apportés.

Le canal qui unit la ville à la rivière de l'Illinois et la met, par cette rivière, en communication avec le Mississipi, fut commencé en 1836 et achevé en 1848. Il ouvrait à Chicago une immense étendue de terres non cultivées, qui pouvaient être mises en culture avec profit. Toutefois, les effets immédiats de ce grand événement sur le commerce de la cité n'eurent pas le pouvoir d'ouvrir les yeux de ses hommes d'affaires sur la seule condition de laquelle dépendait le développement de la ville, nous voulons dire la facilité d'accès à lui donner du côté des villes de l'Est et du monde des grandes prairies. Chicago n'était guère encore qu'une active petite ville de province, qui recevait les pro-

duits des fermes voisines et donnait en échange les marchandises apportées en trois semaines des bords de la mer. Les hommes d'un certain âge se rappellent parfaitement l'opposition des boutiquiers au premier projet d'un chemin de fer allant au Mississipi.

En 1850, le chemin de fer *Chicago-and-Galena* était exploité sur une longueur de 68 kilomètres, allant joindre les prairies mamelonnées dont est entourée la belle et vigoureuse ville d'Elgin.

A partir de cette époque, on vit moins d'attelages de bœufs se débattre dans les boues de Chicago, mais le commerce n'en augmenta pas moins; il avait changé de nature : il se faisait en gros au lieu de se faire en détail, et les voitures de grains amenées sur le bord de la rivière se déchargeaient immédiatement sur les navires avec une grande économie de travail et d'argent. L'idée, cependant, avait rencontré des opposants chez certains commerçants de la ville. L'argent avec lequel furent construits ces 68 kilomètres de chemin de fer dut être emprunté en très-grande partie sous la responsabilité personnelle des directeurs, et l'entreprise n'aurait eu aucune chance de réussite sans ce fait qu'un railway de prairie ne se compose, en somme, que de deux fossés et d'une voie au mi-

lieu. Les chemins, au dire des opposants, devaient dépouiller le pays de ses ressources, ravir à Chicago son commerce, et mettre la prospérité de de l'Illinois à la merci des capitalistes de l'Est. Mais lorsque, en 1853, le chemin de fer eut donné un dividende de 11 pour 100, lorsqu'on vit que la population de Chicago, six ans après l'ouverture du canal, avait triplé, lorsqu'on se fut convaincu que chaque kilomètre du chemin de fer exploité avait envoyé sa quote-part de richesse dans les coffres des habitants, alors la vérité éclata pour tout le monde, et l'idée fixe de chacun fut que tout coin de terre qui serait mis en communication facile avec la ville serait à tout jamais pour celle-ci une source de revenu. Dès lors, il n'y eut plus ni hésitation ni trève ; tout l'excédant de ressources de Chicago fut consacré à faire de la ville le centre d'un vaste réseau de chemins de fer et de canaux.

C'est en avril 1849 que le sifflet de la locomotive se fit entendre pour la première fois dans les prairies à l'ouest de Chicago. La distance que parcourait le premier train était de 16 kilomètres.

Le réseau de chemins de fer qui rayonne sur Chicago comptait en 1867 un parcours de 12,800 kilomètres et celui dont cette ville était directement le centre en comptait presque 9,000.

D'autres voies ferrées ont encore été créées depuis lors. Il n'y a pas dans l'Illinois de ferme qui soit éloignée de plus de 80 kilomètres d'une station de chemin de fer, et il en est fort peu à une si longue distance ; la distance moyenne n'est guère que de 10 kilomètres. Les points du Mississipi en communication par chemin de fer avec Chicago sont fort nombreux. Le « Central-Illinois », avec ses 1,100 kilomètres de parcours, traverse l'État d'un bout à l'autre, et a mis en culture un millier d'hectares des meilleures terres qui soient au monde. La grande route de Saint-Louis donne accès à une autre ligne de l'Illinois, outre qu'elle attire le commerce de la rivière du Missouri à Alton et celui du bas Mississipi à Saint-Louis. D'autres voies étendent leurs longs bras dans les plaines fertiles de l'Iowa, du Wisconsin, du Minnesota, du Missouri, et poussent jusqu'à la région minière du lac Supérieur.

En 1875, on comptait dix huit grandes lignes de chemins de fer partant de Chicago et dont cinq se dirigeant vers l'est relient Chicago avec le chemin de fer, « Union Pacific » qui aboutit à la côte du Pacifique en Californie ; les autres rayonnent vers l'ouest et le sud. La longueur des voies ferrées se centralisant dans cette

ville dépassait 16000 kilomètres, et chaque jour 750 trains y arrivaient et en partaient. On estimait à cette date que Chicago était en communication non interrompue avec plus d'un tiers de l'ensemble du réseau des chemins de fer du continent américain, lequel comptait alors près de 113,000 kilomètres. Le service des postes seul comportait quotidiennement un poids de trente mille kilogrammes. Et tous ces chiffres se sont encore accrus. Le 1er janvier 1877 l'Illinois seul avait en exploitation 6,990 milles (ou 11,246 kilomètres) de chemins de fer. En 1878 4,326 kilomètres de chemins de fer ont été ouverts sur divers points de l'Union Américaine; de sorte qu'au 1er janvier 1879 il y avait en exploitation aux États-Unis 131,769 kilomètres de chemins de fer. Enfin, sur quelque ligne que des chemins de fer soient en construction ou en projet dans la direction du Pacifique ou de l'Atlantique, Chicago s'apprête à retirer sa part des avantages qu'ils sont appelés à donner.

Il n'y a qu'une trentaine d'années que Chicago a eu sa première communication par une voie ferrée avec les villes des bords de l'Atlantique, et aujourd'hui le voyageur a le choix entre plusieurs artères principales pourvues d'embranchements avec tous les points intermédiaires importants. Des gares

immenses en étendue se sont construites ou se construisent dans Chicago, en prévision des affaires incalculables de l'avenir. Il est une de ces gares, uniquement destinée aux voyageurs, qui couvre 1,200 mètres de voie ; trois trains peuvent en partir simultanément sans causer le moindre danger ni le moindre embarras, sans que les voyageurs aient à traverser la ligne pour changer de wagons. Ces Américains de l'Ouest perfectionnent partout les modèles et les méthodes en usage dans l'Est. Ils ont, dans ces grandes gares, des wagons-appartements qui coûtent des prix fous et dans lesquels un roi s'estimerait heureux de voyager, de prendre tous ses repas, de jouer le whist et de dormir.

Dans certaines parties de l'Amérique, les chemins de fer ont diminué temporairement l'importance des communications par eau. Il est vrai qu'en la présente année 1882 les États-Unis possèdent plus de 135,000 kilomètres de voies ferrées en exploitation. Tel n'est pas le cas pour les grands lacs ni pour la part léonine que Chicago s'attribue de leur commerce. Hier encore, sauf les canots des Indiens, le seul bâtiment connu de la rivière de Chicago était le schooner d'Astor, de 40 tonneaux. Chicago, aujourd'hui, est plus que la Marseille de la Méditerranée américaine, bien que Marseille fût

déjà en réputation il y a deux mille quatre cents ans. Il est arrivé à Chicago pendant l'année 1875 10,488 navires avec un tonnage de 3,122,004 tonneaux; 93 de ces navires étaient des bâtiments venus d'Europe. Le nombre de ceux qui la même année sont partis de Chicago était de 10,607 jaugeant ensemble 3,157,061 tonneaux; parmi eux se trouvaient 72 navires étrangers et 119 américains se dirigeant sur des ports étrangers. Cette flotte, qui n'a fait qu'augmenter dans ces cinq ou six dernières années employait une véritable armée de marins.

Voici quelques données sur le mouvement du port de Chicago en 1877 : 10,083 bâtiments côtiers naviguant sur les grands lacs et portant ensemble 3,224,844 tonneaux ; 101 navires étrangers venus de ports étrangers et jaugeant 34,455 tonneaux; 49 navires américains (14,945 tonneaux) venant de ports étrangers. Les départs ont été: pour les lacs 10,223 navires ; 95 bâtiments étrangers pour ports étrangers ; 117 bâtiments américains pour l'étranger. L'hiver, quand la navigation est suspendue, c'est par 700 ou 800 que se comptent les navires emprisonnés, mais en sûreté, dans les glaces du port.

Ainsi pourvu des moyens de concentrer chez

lui et d'expédier au loin le produit des prairies en approvisionnant en retour celles-ci de marchandises de toute espèce, Chicago a fait dans ces dernières années une masse d'affaires qui l'étonne lui-même, quand il a le temps de s'arrêter à aligner des chiffres. L'exportation des grains, qui a commencé en 1838 par 78 bushels, s'était élevée à 6 millions et demi en 1853. En 1854, alors qu'il y avait deux lignes de chemins de fer en activité à travers l'État de Michigan vers l'Est, l'exportation doubla presque, puisque la quantité s'éleva à près de 11 millions de bushels. A partir de cette époque, elle a continué à se développer dans une prodigieuse proportion. En 1877 elle atteignait en céréales de toute sorte un total de 90,706,076 bushels.

Les chiffres des années suivantes nous manquent, mais la progression n'a pas cessé.

La facilité, le calme, la rapidité avec lesquels cette inconcevable quantité de grain est « maniée, » comme on dit là-bas, bien que les mains n'y touchent jamais, constituent une des merveilles de Chicago. Qu'il arrive par canaux, chemins de fer ou navires, le grain vient « en grenier, » c'est-à-dire sans sacs ni barils d'aucune espèce, mais à même le wagon ou l'embarcation. Le convoi ou le navire

s'arrête auprès d'un de ces « élévateurs » énormes, par lesquels le grain est « pompé » ou, si l'on veut, « aspiré » dans des huches gigantesques et reversé dans d'autres wagons ou d'autres navires en station de l'autre côté du bâtiment, la double opération s'accomplissant en quelques minutes au moyen de la vapeur.

Le plus grand soin préside à l'honnêteté de la transaction. Le grain est examiné, et la marque de l'inspecteur en fixe la qualité d'une manière absolue. Le propriétaire peut faire déposer son grain dans la partie du bâtiment de l'élévateur assignée à sa qualité, et où il se mêle à une montagne de grain de qualité identique. Le négociant ne revoit jamais sa marchandise, il emporte le reçu de l'employé de l'élévateur, reçu qui la représente d'une manière aussi positive qu'un chèque certifié. Ces petits morceaux de papier, qui changent de mains à la bourse, constituent le genre d'affaires des marchands de grain de Chicago. A l'époque où Chicago exportait quelques milliers d'hectolitres de grain par an, le commerce encombrait les rues et mettait la ville en émoi. Maintenant qu'il en exporte plus de cent millions, on peut passer tout un mois dans ses murs, sans se douter qu'on s'y occupe de vente ou d'achat de grains.

La *Revue Britannique* a publié, il y a quelques années, un article sur les blés d'Amérique et le vaste commerce de Chicago. L'auteur y décrivait un de ces greniers dont il est ici question. C'était celui de MM. Gibbs, Griffiths et Cie. Depuis lors ce bâtiment a été éclipsé par d'autres, construits sur une plus grande échelle. Quoi qu'il en soit, ses dimensions méritent bien un coup d'œil rétrospectif.

Ce grand magasin de céréales se prolongeait depuis le dock jusqu'au chemin de fer, sur une étendue de 57 mètres. La façade sur la rivière avait 18 mètres, celle sur le chemin de fer 33 ; la hauteur du mur était de 18 mètres, et il y avait en outre deux coupoles, hautes de 30 mètres chacune, où étaient établis les appareils à peser, 66 huches, d'une contenance de 5,000 bushels chacune, c'est-à-dire de plus de 1800 hectolitres, occupaient le premier étage et étaient toutes accouplées et chevillées avec force, de manière à supporter sans inconvénient la pression qui s'exerçait sur les côtés. Deux huches flottantes contenaient chacune 12,000 bushels (soit plus de 4,225 hectolitres) et le rez-de-chaussée était assez vaste pour permettre de manœuvrer et d'emmagasiner 50,000 barils ou environ 72,000 hectolitres. Aux étages supérieurs, on trouvait tout ce qu'il fallait pour sécher le grain

et le recevoir lorsqu'on le mettait dans les sacs. La capacité de ce grenier était telle, qu'il pouvait, au minimum, renfermer 500,000 bushels (176,000 hectol.) de grain, qui étaient pris au rez-de-chaussée par quatre grues capables de charger 10,000 bushels (3,521 hectol.) par heure. Du côté de la rivière, une autre grue venait prendre le grain dans les bateaux du canal et l'enlevait à raison de 3,000 bushels (1,056 hectol.) par heure, tandis que, sur un autre point, on pouvait en charger 8,000 (2,816 hectol.) sur les navires. Une machine à vapeur à basse pression de 100 chevaux de force gouvernait et réglait tous ces mouvements. Enfin, tout l'établissement était aussi solidement bâti que le permettaient les seuls matériaux qui entrassent dans sa construction : le bois, le fer et la brique. Le tout était recouvert d'un toit de tôle à l'épreuve du feu. On peut juger par les proportions de ce seul établissement en 1857, de ce que doit être aujourd'hui, après vingt-cinq ans d'incroyable développement commercial, l'ensemble des établissements analogues construits dans Chicago.

La ville compte aujourd'hui le long de ses quais une centaine d'« élévateurs » qui emmagasinent quelque chose comme dix-neuf millions de bushels de grain.

Chicago a cherché à réaliser une économie dans le transport, en expédiant sous forme de farine une partie de cette énorme masse de grain. Une nombreuse série de moulins ont été construits produisant chacun une moyenne de 1,000 barils par jour de travail. (Le baril de farine, *barrel*, donne une contenance en poids d'environ 89 kilogrammes).

L'économie dans les frais de transport étant l'affaire spéciale de Chicago et le grain étant le grand produit du Nord-Ouest, c'est dans le transport de ce grain qu'on a effectué les économies les plus surprenantes. On a trouvé le moyen d'emballer 15 ou 20 boisseaux de maïs dans un seul baril. « Le grain, suivant la pittoresque explication d'un spirituel conférencier de Chicago, M. Ruggles, est condensé et réduit de volume par l'opération qui consiste à le convertir en une masse animale plus transportable. Le cochon mange le grain, l'Europe mange le cochon. Le grain s'incarne de la sorte. Qu'est-ce, en effet, qu'un cochon ? 15 ou 20 boisseaux de grains sur quatre jambes. » Et l'orateur montrait ensuite au milieu des rires de son auditoire, que les 135 millions de kilogrammes de porc américain exportés en Europe en 1863 « équivalaient à 1 million et demi de cochons traversant l'Océan à la nage. »

Le commerce de la viande de porc, qui ne peut se faire que sur une grande échelle, a atteint des proportions colossales à Chicago ; il y surpasse celui de Cincinnati, auquel il doit pourtant son origine. Dans une seule saison de trois mois, Chicago a préparé 904,659 porcs, c'est-à-dire le tiers de tous les animaux de la race porcine abattus dans les pays de l'Ouest dans le cours de l'année. C'était en 1863, année d'abondance. Cette armée de bêtes, marchant en colonne sur un seul rang et sans intervalle, formerait une ligne non interrompue de Chicago à New-York.

Ce commerce déjà si considérable le progrès est encore venue l'accroître. « Chicago disaient en décembre 1876 les *Annales du commerce extérieur* surpasse toutes les villes de l'Union et probablement du monde dans l'industrie dite « provisions » (viandes salées). Plus de 40 compagnies sont engagées dans ce genre d'industrie ; 30 au moins peuvent tuer et saler 500 cochons par jour. Huit de ces compagnies sont anglaises ; elles salent exclusivement pour l'Europe et n'offrent même pas leurs produits sur les marchés de l'Union, Elles expédient directement sur Liverpool et salent pendant la courte saison (novembre et décembre) 500,000 porcs. En somme Chicago peut saler

50,000 cochons par jour pendant les quatre mois d'hiver époque la plus favorable pour cette industrie. 6,000 ouvriers sont employés dans ces différentes fabriques. La vente monte à 40,530,000 dollars. » En 1877, il avait été reçu aux Entrepôts de Chicago (« Union Stock Yards ») 4,120,309 porcs vifs ou tués. On avait tué et débité 2,933,486 de ces animaux. Pendant les mois d'hiver certains abattoirs tuent jusqu'à dix mille cochons par jour. Le poids total de porc salé et fumé pendant l'hiver de 1877 s'est élevé à 1,092,673,295 livres (soit environ 477 millions de kilogrammes.)

De 1865 à 1868, le nombre des gros bestiaux reçus à Chicago des prairies et réexpédiés sous différentes formes dans l'Est, s'est élevé en moyenne à 1,000 par jour ouvrable. Dans une seule année, la dernière année de la guerre, 92,459 de ces animaux furent tués, salés et emballés à Chicago. Il a été reçu aux entrepôts en 1877, 1,033,151 têtes de bêtes à cornes et 310,840 moutons. Les abattoirs de la ville sont des établissements gigantesques. Son commerce de viande dépasse celui de n'importe quelle autre ville du monde. Cependant c'est à peine si l'on soupçonnerait une telle affluence de bestiaux sur ce même point. Jamais on n'aurait l'idée qu'il s'y fait un commerce sem-

blable, et l'on n'y entend pas plus le beuglement des bœufs que le bêlement des moutons.

Le bœuf n'est pas une marchandise commode à manier ; il a sa volonté à lui, doublée d'une grande force pour résister à la volonté des autres. On ne peut pas le « pomper » dans un « élévateur » ni le précipiter dans la cale d'un navire ; il lui faut deux seaux d'eau toutes les douze heures, et il ne peut pas aller loin sans une bonne botte de fourrage, il faut aussi compter avec la Société protectrice locale des animaux et avec ses vigoureux administrateurs. Chicago s'est arrangé de façon à se plier à tous ces exigences, et tout le monde peut admirer de quelle manière exquise ces immenses troupeaux de bœufs, de cochons, de moutons et de veaux, sont, chaque année, reçus chez lui, logés, nourris et dépêchés.

A 6 ou 7 kilomètres au sud de la ville, dans la prairie, à 60 centimètres au-dessous du niveau de la rivière — sur un terrain qui fait partie de cette même flaque d'eau de 13 kilomètres d'étendue qu'on voyait en 1833 — se trouvent les fameuses étables qu'un « Guide dans Chicago » ne craint pas d'appeler *la grande cité bovine du monde*. Quatre millions de francs ont été dépensés là à la construction d'un marché aux bestiaux.

Dès 1867 la compagnie propriétaire possédait un immense terrain dont 138 hectares convertis en parcs à bestiaux, les uns à ciel ouvert, les autres baraqués. On y voit des parcs pour 20,000 têtes de gros bétail, 75,000 cochons et 20,000 moutons, — ceux des cochons et des moutons pourvus d'abris. Depuis l'ouverture de cet établissement, il ne s'est pas passé de jeudi que les parcs n'aient été pleins, — le jeudi étant le jour du plus grand marché. Cette « cité bovine, » comme toutes les autres cités de la prairie, est divisée en rues et en allées qui se coupent à angles droits. Elle a 1,000 mètres de long sur 25 de large, et est séparée en trois voies par une légère palissade qui permet aux troupeaux de circuler sans se mêler, tout en laissant un chemin libre aux conducteurs. La plupart des chemins de fer ont construit des embranchements pour communiquer avec le marché en question, et un canal le met en communication avec un des bras de la rivière de Chicago.

Rien de plus simple ni de plus facile que les opérations de cet établissement. Il serait à désirer que l'exemple fût suivi chez nous. Un train de bestiaux s'arrête le long d'un parc ; l'un des cotés de chaque wagon est enlevé, et par un plan incliné la car-

gaison vivante descend dans un enclos propre, planchéié, pourvu, par un bout, d'une longue auge qu'un tour de robinet remplit d'eau, et par l'autre, d'un râtelier qui peut se garnir immédiatement de fourrage.

Tandis que les animaux fatigués et affamés jouissent de ce moment de répit, leur propriétaire ou son agent s'accomode à sa guise dans le Hough-House (ainsi nommé du nom d'un des organisateurs de l'entreprise), superbe hôtel de pierre jaune, bâti uniquement à l'usage des marchands de bestiaux ou de leurs agents (*cattlemen*) et pouvant contenir à la fois deux cents de ces industriels.

A quelques pas de l'hôtel est la Bourse pour les bestiaux, autre édifice spacieux et élégant de pierre jaune, où se trouve une vaste pièce, espèce de salle des pas-perdus. pour les pourparlers préalables entre vendeurs et acheteurs. N'oublions pas une banque uniquement à l'usage des *cattlemen* et qui fait 500,000 à 2,500.000 francs d'affaires par jour. Un service télégraphique apporte d'instant en instant le cours des bestiaux sur les marchés des deux hémisphères, et transmet à ceux-ci la cote du grand marché de Chicago. La discussion des affaires achevée, les marchands vont examiner les

bestiaux, sujet de leurs conversations, s'arrêtant à tel ou tel parc particulier. Les achats terminés, les bêtes sont poussées, par de larges portes et de larges rues, vers les cours confinant aux lignes de chemins de fer, pour se remettre en route. Sur leurs trajet à ces cours, ils sont pesés, à raison de trente par minute, au moyen d'un simple temps d'arrêt sur une bascule qui occupe la voie. Les marchands retournent à leur Bourse, où les prix sont immédiatement payés, toutes les affaires se traitant au comptant. Attablés ensuite à un excellent restaurant qui dépend de la Bourse même, ils achèvent en dînant tous ensemble la conclusion des marchés commencés.

Cet élégant bâtiment de la Bourse réunit deux classes distinctes de *cattlemen :* ceux qui rassemblent les bestiaux des États des prairies — Texas, Missouri, Kansas, Illinois, Iowa, Wisconsin, Minnesota, — et ceux qui les distribuent dans les villes de l'Est. Les affaires faites sur une grande échelle sont un puissant agent de civilisation. Au moyen de cette Bourse aux animaux, un commerce grossier et repoussant devient une chose simple, facile et qui n'a rien de désagréable. La surveillance des bestiaux et les soins à leur donner ne réclament qu'un personnel peu nombreux,

dont la position sociale est relevée par l'importance de l'entreprise.

L'économie du système mérite d'être étudiée. Le but des directeurs est de tirer des parcs un loyer seulement suffisant pour leur entretien et leur nettoyage ; les bénéfices ne se font que sur la vente du fourrage et du grain. Il se consomme souvent plus de 100,000 kilogrammes de fourrage par jour dans les parcs. Si ces parcs étaient situés dans un pays autre que celui-là, il y aurait un large profit à tirer du fumier ; mais, dans ce pays fertile des prairies, on est encore trop heureux de se débarrasser de cet engrais, à raison de 50 centimes le tombereau, ce qui n'est pas même le prix qu'il en coûte pour le charger.

Il est un article de commerce qui a son importance pour Chicago, nous voulons parler des bois de charpente. Il s'en est vendu, en 1866, 18 millions de mètres, ce qui représente environ 50 millions de planches ordinaires de sapin. Les rapports officiels montrent qu'en 1875 on y avait reçu 1,147,193,432 pieds (3,541,580,296 mètres) de bois (planches, poutres etc.) et 635,708,120 bardeaux. Cet approvisionnement provient principalement des forêts du Michigan, du Wisconsin et des autres États autour des lacs ou sur les bords du

Mississipi. Les prairies, envers lesquelles la nature s'est montrée si prodigue, n'ont pas de bois, cette première nécessité du colon, et c'est Chicago qui au moyen de son lac, approvisionne de bois les prairies. Le long d'une des branches de la rivière s'alignent des milliers de mètres cubes de charpentes. Le port est encombré de navires qui arrivent chargés de cette précieuse cargaison, que des trains de chemin de fer portent ensuite dans toutes les directions de la prairie. Pour économiser le transport, on expédie maintenant des maisons toutes faites, qu'il ne s'agit plus que d'assembler sur place. Chicago possède des entreprises qui fournissent au plus juste prix chaumières, villas, maisons d'école, tavernes, églises, maisons de ville, maisons d'exploitation, etc., et qui les expédient sur tous les points, convenablement emballées. On verra bientôt des prospectus annoncer la fourniture de villes toutes faites, expédiées contre remboursement.

En même temps que s'établissait cet immense courant d'affaires, la ville elle-même de Chicago subissait des transformations aussi nombreuses qu'étranges. La population, estimée au chiffre de 70 personnes en 1830 était en 1840 de 4,853 individus. Dans le cours des cinq années suivantes,

elle tripla presque, puisqu'elle était de 12,088 âmes en 1845. En 1850, l'année où fut ouvert le chemin de fer d'Elgin, elle avait atteint le chiffre de 29,963, pour quadrupler dans le cours des dix années suivantes. En 1860, 110,973 personnes habitaient Chicago. En 1865, après quatre années de guerre, la population était de 178,900 habitants. En 1867, en y comprenant les villages suburbains, nombreux et florissants, et qui font tout autant partie de Chicago que Harlens de New-York, on pouvait, sans crainte de se tromper beaucoup, porter le chiffre de cette agglomération à 230,000 individus. Ce chiffre s'est encore considérablement accru depuis lors. En 1871, avant l'incendie, des statistiques, un peu exagérées peut-être, portaient à près de 335,000 âmes la population de Chicago et ses annexes. Le bureau du récensement des États-unis annonçait naguère qu'au 1er mars 1880 Chicago comptait 503,304 habitants, pour la ville proprement dite, sans y comprendre les nombreux groupes d'habitations, villas, etc., qui y confinent.

La reine du lac n'est plus aujourd'hui l'horrible fondrière d'autrefois. Longtemps encore après que Chicago était devenu une ville florissante, ses hommes d'affaires ne visaient qu'à faire fortune

le plus vite possible et à se retirer sur les bords de l'Hudson ou dans quelque agréable résidence de la Nouvelle-Angleterre. La vie, à vrai dire, n'était pas précisément confortable dans une prairie humide, dans des rues défoncées qu'on ne pouvait traverser qu'à l'aide de planches jetées en travers des ornières et où, à trois kilomètres à la ronde, les roues des voitures s'enfonçaient jusqu'aux moyeux dans la boue. Mais, il y a quelque vingt-cinq ou trente ans, lorsque les effets du premier chemin de fer révélèrent l'avenir de Chicago, les principaux habitants se dirent: « Cette ville doit un jour contenir un million d'Américains. En attendant, elle est notre résidence. Arrangeons-la de manière qu'on y puisse vivre. Rendons-la agréable pour nos enfants. »

Rarement tâche plus difficile et plus rebutante fut entreprise, rarement travail humain produisit des résultats plus rapides et plus étonnants. On n'a pas oublié que la boue et l'eau étaient le grand désespoir de la population, puisqu'une partie de la ville était construite au-dessous du niveau du lac ; les planches étaient un pauvre palliatif au mal, les fossés ne faisaient qu'aggraver souvent l'inconvénient de l'amoncellement des eaux. On comprit que le seul remède était l'ex-

haussement artificiel du sol sur toute l'étendue de la ville. En conséquence, un niveau fut adopté, auquel toutes les constructions nouvelles durent se conformer. Mais on ne tarda pas à s'apercevoir que cet exhaussement ne suffisait pas, et l'on en exigea un nouveau, qui ne suffit point encore. Alors on prit résolument le niveau actuel qui, dominant de près de 4 mètres celui de la prairie, a réussi à assainir parfaitement la ville et à donner de bonnes caves aux maisons. Aussi maintenant ne craint-on pas d'emmagasiner dans les sous-sols des marchandises qui réclament le sec, telles que livres, thé, etc. Dans presque toutes les nouvelles maisons, c'est même dans les sous-sols qu'on place les cuisines, les offices et les salles à manger.

Pendant les dix années que Chicago mit à sortir de la boue de la prairie, la ville a été l'endroit le plus favorable du monde au développement des muscles et à l'élasticité des jarrets. Toutes les maisons neuves étaient naturellement bâties conformément au dernier niveau adopté, et d'intelligents propriétaires surélevaient les anciennes pour les mettre sur le même plan que les neuves ; mais le plus grand nombre restaient sur le niveau primitif et beaucoup reposaient directement sur

le sol de la prairie. Il en résultait que les trottoirs de planches des bas côtés des rues n'étaient autre chose qu'une série non interrompue d'escaliers qu'il fallait sans cesse monter ou descendre. De minute en minute, on était alternativement au niveau de la chaussée ou au-dessus des voitures. Telle a été pourtant l'énergie de la population, que ces inégalités on partout disparu, quelqu'immense qu'ait été la dépense. Toutefois, dans les rues de dernier ordre, on pouvait encore, il y a quelques années, voir d'un coup d'œil un échantillon de tous les niveaux successifs du sol de la ville : les trottoirs étaient établis d'après le niveau définitivement adopté,la chaussée d'après le niveau précédent, les maisons d'après le premier niveau arrêté ; enfin des terrains restés vides donnaient celui du sol primitif de la prairie. Les principales rues sont pavées soit en grès soit en bois, d'après le système Nicholson.

Les habitants de Chicago ont eu à lutter longtemps et énergiquement contre les caprices de leur rivière, jusqu'au jour où ils l'ont enfin domptée. Ainsi que nous l'avons expliqué déjà, la rivière et ses deux branches coupent la ville, de telle sorte qu'on ne saurait aller loin dans une direction quelconque sans avoir à traverser l'une

d'elles. Autrefois les Indiens vous transportaient d'un bord à l'autre dans leurs canots, et pas mal de temps encore après leur départ au-delà du Mississipi, le canot était resté le moyen en usage pour traverser. Des bacs réguliers furent ensuite établis, et avec le temps les canots primitifs devinrent des bateaux commodes. On essaya plus tard des ponts flottants, au grand mécontentement des intéressés à la navigation. Un jour que le vent soufflait avec force du lac, un bâtiment fut poussé dans la rivière, et, avant que le pont flottant pût être ouvert, il le coupa en deux et passa outre. Les mariniers approuvèrent fort la manœuvre, et cela donna à réfléchir aux partisans des ponts flottants. On songea alors aux ponts tournants et aux ponts-levis, et l'on compte aujourd'hui près d'une quarantaine de ceux-ci sur la rivière et ses branches.

On ne saurait trouver ailleurs de plus beaux ponts de cette espèce, mais les inconvénients qu'ils entraînent pour les « Chicagonais, » toujours si pressés, ne se comprennent bien que quand on les a vus de près. Les vents contraires retiennent parfois dans le lac jusqu'à trois cents navires à la fois. Le vent change, toute la flotte entre. En douze heures, trois cents navires sont remorqués dans la

rivière et les ponts levés pour leur passage, ce qui donne une moyenne de plus de deux par minute. Alors à tous les ponts, de chaque coté des quais, attendent impatiemment une foule compacte de piétons et de longues files de voitures se prolongeant à perte de vue. De temps en temps, les ponts se ferment ou s'abaissent ; aussitot une énorme poussée se fait dans la masse qui attend. Parfois, avant que tout ce monde ait pu passer, la cloche sonne et le pont s'ouvre de nouveau pour laisser la voie libre à une autre procession de navires traînés chacun par un petit remorqueur à vapeur. Ce sont là des jours exceptionnels ; il y en a d'autres, exceptionnels aussi, où les ponts sont rarement ouverts. Mais cela n'empêche qu'il ne faille toujours compter un temps précieux enlevé aux affaires pour le passage des ponts. Les omnibus qui partent des hôtels pour une gare de chemin de fer distante de quinze minutes, mais située de l'autre côté de la rivière, se mettent en route une heure avant le départ des trains.

La majeure partie de ces inconvénients, toutefois, a déjà disparu ainsi que nous l'avons dit plus haut, grâce aux tunnels pratiqués sous la rivière et qui se multiplieront sans nul doute.

Cette rivière, qui n'est pas une rivière (et juste-

ment parce qu'elle n'est pas une rivière), a donné dans ces dernières années à Chicago une nouvelle occasion d'exercer son indomptable activité. C'est dans cette fissure fourchue et sans courant qu'aboutissaient toutes les eaux et tous les égouts de la ville. En dépit d'incessants dragages, ces ruisseaux d'impuretés remplissaient le port et faisaient de l'eau une espèce de purée verdâtre. Ce mal qui allait grandissant en raison de l'accroissement de la population menaçait de rendre la ville inhabitable.

Chicago a consacré 15 à 20 millions de francs à changer cet horrible marécage en eau courante et pure. Le canal qui unit le lac Michigan à la rivière de l'Illinois aboutit à l'extrémité d'une des branches de la rivière de Chicago. Ce canal a été creusé afin que la rivière y coulât dans tout son parcours jusqu'à l'Illinois, au lieu de refluer dans le lac, et entraînât ainsi jusqu'au Mississipi les impuretés de la ville. A cette opération, tout le monde a gagné : le canal est amélioré, la rivière est purifiée et la ville est rendue plus salubre.

Quant à la prise d'eau pratiquée sous le lac pour alimenter toutes les maisons de l'eau la plus pure, prise à trois kilomètres du rivage, ce n'est pas la faute de Chicago si le monde ne s'est

pas extasié devant l'œuvre, un « Guide » ayant déclaré que « la grandeur du projet frapperait d'admiration le monde civilisé. » Ce qu'il y a d'admirable dans cette entreprise, ce n'est pas le grandiose de la conception, mais la simplicité, l'originalité, la hardiesse de l'idée. Trois années (1864 à 1866) auront suffi pour mener l'œuvre à bonne fin, et cela moyennant moins de cinq millions de francs. Le fond de ce tunnel — d'un diamètre de 2 mètres et demi — est à 19^{m}20 au-dessous de la surface du lac. Suivant la pression on peut obtenir par ce conduit 70 à 200 millions de litres d'eau par jour, quantité suffisante pour un million de personnes. En 1873 toutefois, on a par précaution construit un second tunnel près de l'ancien, et plus large, pour que la ville ne fût pas prise au dépourvu.

Jusqu'à ces derniers vingt ans, Chicago n'a guère été autre chose que ce que nous avons dit : le grand marché aux échanges du Nord-Ouest. C'était un vendeur et un acheteur sur une vaste échelle, mais qui ne fabriquait presque rien, comptant sur les États de l'Atlantique pour s'approvisionner d'articles manufacturés. Là-dessus s'étaient basées certaines gens, au commencement de la guerre de la sécession, pour croire que les

États de l'Ouest se sépareraient de l'Union. Mais l'Américain de l'Ouest a l'éminente bonne fortune d'être doué de bon sens. Tout le monde à Chicago comprit que cet état de dépendance dans lequel on était de l'Est de l'Union était un cas particulier, une nécessité du moment. Les pays nouvellement colonisés ne peuvent pas fabriquer leurs épingles, leurs montres, leurs pianos, voire même leurs bottes, leurs paletots, leurs casseroles; ils sont enchantés de donner à d'autres sociétés un surplus de leurs produits en échange de ces articles. Mais par bonheur le *free trade* existe entre les États de l'Est et ceux de l'Ouest. Les seuls tarifs protecteurs imposés à ce commerce, c'est le coût du transport. En conséquence, aussitôt que l'Ouest a jugé qu'il pouvait y avoir profit à ne plus être tributaire de l'Est, Chicago s'est mis à fabriquer, mais pas plus tôt ni pas plus tard. Impossible de trouver un meilleur exemple à citer de l'admirable fonctionnement naturel de la liberté commerciale.

Tout d'abord, Chicago débuta par faire sur une petite échelle les outils les plus simples et les plus gros de l'agriculture. La grande fabrique, par exemple, qui aujourd'hui produit un excellent tombereau de ferme toutes les sept minutes des

six jours ouvrables de la semaine, date d'une trentaine d'années. Elle commença par la fabrication d'un seul tombereau, à la lente construction duquel son propriétaire consacra tout le capital qu'il avait alors en sa possession. Aujourd'hui, presque tous les gros instruments en usage sur les chemins de fer, dans les fermes, dans les entreprises de construction, etc., se font à Chicago.

La fabrication de chaussures fortes, bottes et souliers occupe régulièrement 4,000 ouvriers. La prairie est labourée et moissonnée par des machines qui se font à Chicago. On y tisse aussi le coton et la laine. A six ou huit kilomètres dans la prairie, là où,en mai 1866 encore,le sol était complétement vierge depuis la création, s'élève maintenant le village d'Austin, qui se compose de trois grandes manufactures et d'annexes, de jolis groupes de cottages d'ouvriers,entourés de milliers de pieds de jeunes arbres. C'est le site de la fabrique d'horlogerie de Chicago, qui, sous la direction de ce même M. Jérome Chauncey à qui l'on doit les excellentes pendules à bon marché qu'on voit dans toute l'Amérique, prit rapidement un développement si considérable. Après sa triste déconfiture dans le Connecticut (catastrophe due

à des causes à lui étrangères, puisqu'il était retiré des affaires), cet habile mécanicien trouva là un honorable asile en faisant profiter l'établissement de ses cinquante années d'expérience. Les machines en activité peuvent produire cent mille horloges par an. Les propriétaires avaient déjà reçu des commandes pour huit mois d'avance avant d'avoir terminé la première horloge. Ils vendent aujourd'hui leurs produits à Newhaven à aussi bon marché que ceux de Newhaven même, attendu que presque toute la matière première de la fabrication s'obtient à meilleur compte à Chicago que dans le Connecticut.

A quelques kilomètres plus loin dans les prairies, à Elgin, est l'établissement de la « Compagnie nationale pour la fabrication des montres, » qui a su attirer à elle une bonne part des cinquante ou cinquante-cinq millions de francs qui se dépensent annuellement en Amérique en achat de montres neuves.

On fait force pianos à Chicago, sans compter ceux qui y viennent en nombre considérable des fabriques de l'Est. En outre, les grands éditeurs Root et Cady gravent et impriment dans leurs ateliers une énorme quantité de musique.

C'est de cette manière graduelle et sûre que le

commerce s'adapte aux circonstances, quand il n'est pas embarrassé de lois restrictives, et telle sera la manière d'opérer du libre échange chez toutes les nations de la terre, quand toutes les nations seront en mesure de l'adopter. Pendant un certain nombre d'années encore, il faudra user du *free trade* avec prudence, mais il ne faut pas perdre de vue que le libre échange universel est le but auquel doivent tendre les gouvernements de tous les pays.

Le relevé officiel des manufactures, usines, et fabriques établies à Chicago en 1876 en porte le nombre à 922, parmi lesquelles 112 imprimeries. « Il y a dix-sept ans, dit ce document, l'importance manufacturière de Chicago était nulle ; en 1876 on pouvait, au contraire, évaluer son rendement commercial à 703,228,000 dollars (environ 3 milliards 658 millions de francs), dont 232,328,000 dollars pour les produits agricoles ; 293,900,000 dollars pour le commerce en gros, et 177 millions de dollars pour les produits manufacturés.

Quiconque peut apporter à l'une des vastes entreprises dont Chicago ne cesse pas de s'occuper : l'établissement de manufactures, l'amélioration et le développement de la ville, la multiplication des moyens de communication — chemins de fer,

routes, canaux maritimes etc., — son intelligence ou ses capitaux est le bienvenu. Les simples vendeurs et acheteurs sont partout en excès. Ces «colléges commerciaux, » qui abondent dans toutes les villes de l'Ouest, si utiles qu'ils soient à beaucoup d'égards, leurrent les jeunes gens et les détournent parfois de leur vocation de producteurs et de fabricants pour les lancer dans la carrière emcombrée des simples employés. C'est ainsi que, dans cette ville active et dévorante de Chicago, là où tout homme capable fait le travail de deux individus, les marchands sont assiégés de demandes de places de commis et que le salaire de ceux-ci est généralement bas. Ces jeunes gens sans place sont les seuls désœuvrés de Chicago. On ne voit pas d'hommes de loisir dans cette ville. Personne ne songe à s'arrêter parce qu'il a assez d'argent pour son usage personnel. Dans toutes les villes du Nord, règle générale, plus un homme est riche, plus il travaille et plus il est le très-humble serviteur de ses concitoyens. Combien ce même esprit serait désirable dans la vieille Europe et en particulier dans notre beau pays de France, si merveilleusement doté par la nature !

Chicago, actuellement l'une des plus grandes

villes des États-Unis puisqu'elle y occupe le quatrième rang par le chiffre de sa population, est en chemin de devenir aussi l'une des plus belles de l'Union. Il y a trente et quelques années, quand on construisit l'hôtel-de-ville que détruisit l'incendie de 1871, on alla chercher jusqu'à Lockport, dans l'État de New-York, la pierre dont on fit usage, — un granit noir. Longtemps avant l'érection de ce sombre et vaste édifice, l'orgueil des habitants d'alors, les entrepreneurs qui creusaient le canal à Athènes, site distant de vingt ou vingt-deux kilomètres de la ville, étaient tombés sur un gisement de pierre tendre, de couleur crémeuse, qui formait là des carrières inépuisables. Pendant quelque temps, cette pierre fut regardée comme inutile : on ne voyait en elle qu'un obstacle à l'excavation du canal. Une année ou deux après, on s'aperçut que les fragments qui avaient passé quelques mois exposés à l'air étaient devenus plus durs et peu à peu la vérité se fit jour dans l'esprit de quelques intéressés : Chicago avait tout simplement mis la main sur un trésor. Ce ne fut pas sans peine néanmoins qu'on parvint à décider les constructeurs à faire l'expérience de ces excellents matériaux de construction. Cette pierre, qui se laisse travailler admirablement au sortir de la carrière, durcit une fois en

place et prend une teinte jaunâtre, agréable à l'œil, qui lui prête les tons dorés du Parthénon. L'emploi général de cette pierre à Chicago, mêlée à la brique jaune de l'argile de la prairie, donne aux principales rues un air de gaieté et d'élégance peu ordinaire.

Dans tout ce qu'il fait comme dans beaucoup de ce qu'il pense, l'Américain de l'Ouest est la créature de la terre qui s'embarrasse le moins de la coutume et de la tradition. La règle qu'il s'impose quand il se met à une œuvre quelconque, c'est de la faire mieux que ce qui a encore été fait dans le même genre. Nous n'hésitons pas à déclarer que les principales maisons des grandes *avenues* de Chicago sont infiniment plus agréables à l'œil que celle de la *Cinquième avenue* de New-York, cette rue tant vantée.

Chicago qui a dépassé la période de l'enfance, grandit cependant encore chaque jour. Il s'étend sur le bord du lac sur une longueur de douze kilomètres environ, et s'avance dans la prairie sur une profondeur de neuf à dix kilomètres, en couvrant une superficie de près de 9500 hectares. Au cœur de la ville s'élèvent de hauts et splendides magasins construits dans le goût le plus récent, des hôtels magnifiques et des

édifices publics qui feraient honneur à n'importe quelle cité. Les rues sont remplies de voitures et de piétons comme à New-York, et il n'est pas d'article en étalage aux boutiques de cette dernière ville qu'on ne retrouve derrière les glaces des boutiques de Chicago. A chaque pas, le visiteur est forcé de reconnaître qu'il est dans une véritable capitale. Ici, ce sont de riches tapis ; là, de succulents comestibles; plus loin des restaurants somptueux, ou des magasins de bijouterie ruisselant d'or et de pierres précieuses. Le nombre et l'importance des librairies est un autre trait frappant de la physionomie générale de la ville ; il en est de même des magasins de pianos, d'orgues et autres instruments de musique. Quant aux brasseries, elles sont établies sur la plus grande échelle et fournissent d'excellents produits. La science, il est vrai, n'a pas encore décidé la question de savoir si la bière sera la boisson par excellence de l'homme des temps à venir ; en attendant, puisque la génération actuelle s'en contente, autant vaut-il la boire bonne.

Le long du lac, au sud de la rivière, s'étendent sur un parcours de trois ou quatre kilomètres, ces belles avenues bordées de cottages et de jardins qui ont fait donner à Chicago le nom de cité des

jardins. C'est un quartier ombreux où l'on a de délicieux aperçus des eaux bleues du lac, qui se prolonge à l'est durant cent kilomètres. Là est le monument de Douglas, et à côté, la voie couverte de jardins, destinée à vivre plus longtemps que le monument et qui porte le nom de place Douglas. A Chicago les maisons distribuées en plusieurs locations sont rares ; les ouvriers économes sont propriétaires des maisons qu'ils habitent, et les autres louent toute une maison pour l'occuper. Avant le grand feu de 1871, les sept-dixièmes de la ville consistaient en petites maisons de bois bordées de trottoirs de bois. Mais, depuis lors, les « fire limits » ou limites d'incendie ont été étendues de façon à exclure les construction autres que celles de briques, de pierres ou de fer dans un très vaste périmètre, et plus tard cette prohibition a été appliquée à la ville entière.

Il est toujours intéressant pour un étranger de lire les noms des rues d'une ville qu'il visite pour la première fois. Chicago a une rue Gœthe, une rue Schiller, une Greeley, une rue Bremer, une rue Kane, une rue Kossuth, une rue Bross, une rue Wentworth. L'histoire locale y est représentée par les noms de Calumet, d'Astor, de Kinsie, de Blackhawk, de Wahpanseh ; et l'histoire générale

par ceux de Bonaparte, de Napoléon, de Blucher, de Buena Vista, de Calhoun, de Burnside, de Cass, de Kalb, de Carroll, de Fabius, de Garibaldi, de Madison, de Washington, de Monroe, de La Fayette, de Franklin, de Butler, de Grant, de Lincoln, de Mayflower, etc. Les principaux quartiers des grandes villes de l'Union ont là des homonymes : ainsi, le Broadway, le Bowery et le Bloomingdale-road de New-York et la Chesnut-street de Philadelphie. On y voit aussi une Rosebud-street, une Selah-street, une Queer-place et une Grub-street.

Toutes les rues de Chicago se coupent à angle droit. L'ensemble des lignes de tramways *intra muros* n'a pas moins de cent kilomètres de longueur. Sans parler des monuments reconstruits ou nouvellement élevés — et parmi lesquels se distinguent surtout la chambre de commerce, l'hôtel de ville, l'hôtel de la douane et des postes et les magnifiques hôtels de voyageurs qui sont eux-mêmes des monuments, tels que le Grand hôtel du Pacifique, l'hôtel Palmer, l'hôtel Trémont et autres, — il faut citer parmi les embellissements les plus récents de la ville ses magnifiques promenades d'un développement de 360 kilomètres et surtout ses parcs, à plusieurs égards les plus remarquables des

États-Unis. Neuf de ces parcs sont dans l'intérieur même de la ville. Ils varient en surface de 1 à 16 hectares, ils sont ornés de parterres de gazon, de beaux arbres, de petits lacs, de rochers, de ponts, etc., et parfaitements entretenus. Mais Chicago est en outre entouré d'une série de parcs splendides reliés entre eux par des boulevards spacieux et qui éclipsent tous les autres en étendue et en magnificence. Ces nouveaux parcs couvrent une superficie de plus de 1200 hectares. L'un deux borde le lac Michigan sur une longueur de près de 3 kilomètres et possède une collection de petits lacs intérieurs en communication directe avec le grand lac. Les boulevards sont ornés avec beaucoup de goût ; le boulevard Drexel, qui a près de 2 kilomètres, est arrangé sur le modèle de l'avenue du bois de Boulogne à Paris.

L'étranger désireux de voir les hommes dont le patriotisme et l'énergie ont créé Chicago et en dirigent les destinées n'a qu'à entrer vers midi dans le bel édifice situé au centre de la ville, où s'assemble la Chambre de commerce, le *Board of Trade*. C'est la Bourse de Chicago. Là, dans une salle spacieuse et élevée, décorée à fresque par des artistes italiens, se rassemblent journellement mille à dix-huit cents de ces négociants qui réu-

nissent et distribuent ces montagnes de grains, ces monceaux indéfinis de bois de charpente et toute la masse de produits dont nous avons parlé. Ici, sont les vendeurs, les acheteurs, les assureurs, les expéditeurs, et leurs conversations réunies constituent une rumeur immense. Des groupes compactes couvrent le plancher ; quelques minutes suffisent pour acheter, assurer et expédier un chargement de grains ; quelques minutes suffisent aussi pour rendre souple et doux comme un agneau le plus emporté des spéculateurs, ou lui mettre en tête de nouveaux projets. Soudain, en haut de la galerie d'où l'on domine la salle tout entière, résonnent trois coups bruyants. Tout le monde fait silence, et tous les yeux se tournent à la fois vers un gentleman penché sur la balustrade, lequel est le secrétaire du *Board*. D'une voix haute et claire, le gentleman en question lit le dernier télégramme de New-York et de Londres. Cette communication reçue, les conversations reprennent avec un redoublement d'animation et la salle s'emplit de bruit. A l'une des extrémités, assis à des pupitres d'acajou rangés en demi-cercle, sont les rédacteurs des journaux, qui font le compte-rendu détaillé quotidien des affaires commerciales de la ville. En une heure et demie,

toutes les affaires du jour sont terminées, et tout le monde quitte la salle, laissant le parquet recouvert d'une couche de grains épaisse de trois ou quatre centimètres, bien vite balayée au profit de la basse cour du concierge,

Aucune corporation ne s'est montrée plus fidèle à l'Union pendant la guerre de la sécession que le *Board of Trade* de Chicago.

En voyant cette ville, ou la vie se dépense en une activité fébrile, en un travail de tous les instants, l'étranger se demande ce qu'est à Chicago la qualité de l'existence, en d'autres termes, comment la nature humaine s'y comporte. Car, s'il est bon d'avoir en abondance du bœuf, du porc, du grain, de la laine et des planches de sapin, il faut voir si tous ces biens créent en définitive une pépinière d'hommes intelligents, honnêtes et robustes. A Chicago comme partout, la nature humaine est faible et ignorante, facile à tenter et à se laisser tenter. En considérant les influences auxquelles elle est soumise, il ne faut chercher à savoir qu'une chose : ces circonstances sont-elles là plus ou moins favorables qu'ailleurs ?

Le climat, somme toute, est bon. Les hivers, courts, rudes, nettement tranchés, sont naturellement sains. Les chaleurs de l'été sont mitigées par

les brises de la prairie et les vents frais du lac. De temps en temps, durant la belle saison, il souffle un vent du sud qui donne à Chicago des journées suffocantes. Pour les personnes qui peuvent se le permettre, il est facile d'échapper à ces chaleurs en allant passer les beaux jours au nord du lac; c'est une ravissante excursion. En fait de nourriture, on en a d'excellente à Chicago; la préparation seule laisse à désirer. L'art culinaire a encore beaucoup de progrès à faire dans l'Ouest; certains grands hôtels manquent même, sous ce rapport, à leur mission. Les matières premières abondent : pourquoi les gâter avec un déluge de graisse et autres ingrédients écœurants? pourquoi surtout abuser autant de l'horrible poêle à frire? Disons cependant qu'on fait aussi de très-bons dîners à Chicago, mais c'est l'exception.

Certaines branches de l'instruction sont cultivées avec soin. La ville est par elle-même une école d'enseignement pour les habitants. Quand nous voyons un écolier lire dans l'histoire romaine le récit de ce qu'était la voie Appienne, nous disons tous qu'il s'instruit. Le pavage Nicholson en apprend dix fois plus que la voie Appienne. Croit-on qu'il ne s'instruit pas, le gamin qui, les mains dans les poches, regarde poser les petits blocs de

bois sur lesquels on verse ensuite le goudron fumant? Et ces grands travaux publics, exécutés ou en cour d'exécution, ces vastes projets de canaux maritimes, de lignes supplémentaires de chemins de fer, et toutes les méthodes nouvelles qu'on voit à l'application, — tout cela n'est-il pas le sujet des conversations quotidiennes? Une grande et splendide cité surgit du sol de la prairie; tout le monde est témoin du fait; partant, tout le monde examine, critique, compare, conseille. L'habitant de Boston, de Philadelphie ou de New-York qui va vivre quelque temps à Chicago finit par prendre à chaque chose un intérêt qu'il n'eût pas eu au même degré dans son propre pays. Il est difficile à un enfant, dans les villes de l'Ouest, de ne pas profiter en grandissant, — à moins qu'il ne tourne mal, le vice étant partout un poison mortel pour l'intelligence.

Nous avons plaisir à constater que les citoyens de Chicago veillent aux intérêts de la génération appelée à continuer leur œuvre quand eux-mêmes n'y seront plus. Les écoles publiques de la ville sont au nombre des meilleures des États-Unis. Les travaux des élèves ont reçu des récompenses aux expositions de Paris, de Vienne, de Philadelphie. Les bâtiments sont vastes et commodes. La

ventilation y est parfaitement entendue, ainsi que les exercices des élèves. Le conseil de surveillance est pris parmi les citoyens les plus honorables et les plus capables.

Les écoles sont divisées en trois groupes ou départements : écoles primaires, écoles de grammaire et écoles supérieures (*high schools*), chacune de celles-ci comportant au complet quatre années d'études ou degrés. Quoique le programme de chaque degré soit calculé pour la durée d'un an, les promotions peuvent avoir lieu dès que les élèves sont capables de passer les examens. Les écoles municipales de Chicago occupaient, en 1877, soixante-onze bâtiments pouvant admettre quarante et un mille six cents soixante-dix élèves. Comme le nombre des places est insuffisant, on a adopté le système des classes du matin et des classes de l'après-midi, au moyen duquel un certain nombre d'enfants qui ont eu leurs leçons le matin sont remplacés l'après-midi par d'autres qui reçoivent la même instruction. Il s'agit en pareil cas des élèves les plus jeunes, et ceux-ci font, en une année, autant de progrès, paraît-il, avec une seule classe par jour qu'avec deux classes. Les écoles sont classées comme il suit : une école supérieure (*high school*) comportant quatre années de cours ; trois écoles supérieures

divisionnaires (une par chaque division de la ville) avec deux années de cours; une école normale pour la préparation des maîtres. Après viennent les écoles de grammaire et enfin les écoles primaires. Il y a aussi des écoles du soir pour les adultes des deux sexes. Les enfants de couleur fréquentent toutes les écoles mêlés aux autres élèves.

Les petits enfants ne sont jamais plus d'une demi-heure sans avoir de récréation. Dans les classes plus élevées, les exercices physiques reviennent à peu près toutes les heures; les fenêtres sont ouvertes toutes grandes, les élèves se lèvent, et, pendant cinq minutes, toute la classe exécute les mouvements ordonnés par le maître. Les garçons des écoles supérieures ont tous les jours une leçon de gymnastique à l'extérieur.

Les filles ont une variété d'exercices qui comportent à la fois le jeu et le travail. A côté de la grande institution est une petite école d'enfants, destinée, sous la direction d'une maîtresse expérimentée, à former des jeunes personnes à l'enseignement.

Certaines catégories d'élèves apprennent le latin; d'autres, mieux inspirés peut-être, apprennent le français ou l'allemand. Le danger pour l'Amérique est de trop surcharger l'instruction des en-

fants. A Chicago, comme partout, on exige trop d'eux sous ce rapport. Le Conseil d'instruction est ambitieux, le directeur est ambitieux, les maîtres, les parents, les enfants sont ambitieux, et personne ne s'interpose entre cette ambition et la délicate organisation des enfants. Il y aurait un terme moyen à prendre.

Outre ses écoles municipales, Chicago possède un grand nombre d'écoles et d'institutions particulières de toute espèce, laïques, et religieuses, depuis le « jardin d'enfance » jusqu'à l'université.

Parmi les établissements d'instruction de l'ordre le plus élevée est l'Université de Chicago, à laquelle est adjoint l'Observatoire de Dearborn. Il y a aussi l'Université du Nord-Ouest (Northwestern University) ; puis une Académie des sciences, cinq écoles de médecine (medical colleges), une école de droit, une école de théologie — tout cela à vrai dire encore un peu dans l'enfance, mais plein d'une juvénile ardeur.

N'est-ce pas chose curieuse, en vérité, que de trouver sur la côte occidentale du lac Michigan, là où, il y a quarante et quelques années, hurlaient sept mille Indiens, un observatoire d'astronomie du meilleur type, pourvu d'instruments précieux

et un muséum d'une certaine importance. Chicago a même eu un muséum avant New-York. Bien longtemps avant le grand incendie, il s'était formé dans la ville, pour la réunion de spécimens d'histoire naturelle, une société qui, vers 1860, reçut tout à coup, sous l'empire de circonstances particulières, une impulsion vigoureuse. Les marchands de Chicago ont un merveilleux talent pour organiser des souscriptions. En quelques jours, vingt d'entre eux avaient souscrit chacun 500 dollars, c'est-à-dire environ 26,000 fr. pour établir sur des bases convenables l'Académie des sciences. Un terrain était acheté, l'édifice commencé le printemps même, et avant la fin de l'année Chicago avait son muséum.

La nourriture journalière de l'esprit, chez les hommes de commerce des villes de l'Ouest, est le journal quotidien ; beaucoup ne lisent pas autre chose. Le choix d'ailleurs ne manque pas. Le nombre des journaux quotidiens et hebdomadaires qui se publient à Chicago atteint presque une centaine. La presse quotidienne est dirigée avec la vigueur, l'entrain, l'ampleur d'allure auxquels on doit s'attendre dans une ville lancée tête baissée dans le mouvement des affaires.

Les principaux journaux ont d'excellents corres-

pondants attitrés à New-York, à Washington, à Londres, à Paris, outre une foule de correspondants irréguliers dans vingt autres villes. Presque tous les jours, ces journaux publient des nouvelles télégraphiques de trente points différents. Ils ont dans leurs bureaux de rédaction une liste de plusieurs centaines de personnes, réparties sur presque autant de points divers, à chacune desquelles ils peuvent s'adresser pour avoir des informations détaillées, quand un fait intéressant s'est produit dans un lieu à leur portée. Soyez sûr que si le Niagara supprimait un jour sa cataracte, il y aurait, une heure après, sur les lieux un correspondant de l'un ou de plusieurs d'entre eux pour raconter l'évènement dans la feuille du lendemain matin.

La presse de Chicago a ses opinions à elle. Tel journal incline vers les doctrines du libre échange ; il voudrait qu'on n'allât pas plus loin dans la politique de la protection, et que de futurs changements dans les tarifs amoindrissent les restrictions imposées au commerce, au lieu de les accroître. Tel autre, au contraire, est un protectionniste déclaré. Il est d'avis du moins qu'il faut maintenir la politique de protection jusqu'à ce que Chicago ait développé à fond son industrie manufacturière.

Presque tous appartiennent en politique au parti républicain radical. Du reste, dans tout l'Ouest, la plus grande majorité des républicains sont de la nuance la plus radicale. Hâtons-nous de dire qu'aux État-Unis, le radicalisme n'a pas le même sens qu'en Europe et ne veut dire ni « renversement » ni « bouleversement. »

Des hommes qui ont plus de bœufs, de porcs, de grain, de laine et de bois qu'ils n'en veulent peuvent se procurer tous les autres avantages qu'ils désirent. La ville comptait en 1876 quatorze théâtres de genres et de mérites divers. Chicago fait bon accueil aux artistes et aux œuvres d'art, aux peintres et aux peintures. On n'y manque d'ailleurs pas de goût pour les décorations artistiques. Il est plus commun de voir de bonnes gravures et de bonnes toiles dans les habitations de Chicago que dans celles de New-York. Nous n'aimons pas l'abus des superlatifs, mais il nous faut bien avouer que les édifices destinés à la réunion d'un grand nombre de personnes y sont en général fort bien compris. Ainsi, les églises sont fort élégantes, et l'opéra ne laisse rien à désirer... que la musique.

On fait pourtant autre chose à Chicago que d'écouter avec patience les concerts des artistes étrangers, on y compose des morceaux qui acquièrent

à l'occasion une grande vogue. Bon nombre des chants de guerre, qui ont réjoui les camps américains, et qui sont restés depuis dans toutes les mémoires, ont été composés, imprimés et publiés à Chicago. M. George F. Root, de la maison Root et Cady, est l'auteur des meilleurs de ces chants, ainsi que M. H. C. Work, de la même maison.

A propos de ce dernier nom, écoutez une singulière et véridique histoire. Il y a longtemps, bien longtemps, un certain Alonzo Work, père de notre compositeur, suivait à pied une route du Missouri, lorsqu'il fut entouré par une troupe d'esclaves fugitifs qui lui demandèrent le chemin à prendre pour se réfugier dans un État libre. Work rendit aux malheureux le service qu'ils imploraient de lui et leur donna quelque argent. Pour ce fait il fut condamné à vingt ans de travaux forcés, et il subit plusieurs années de sa peine avant d'être gracié. En 1861, son fils, un pauvre ouvrier imprimeur estropié, entrait un jour chez M. Root et déposait sur son bureau la musique et les paroles d'un chant de guerre. Étonné qu'un pareil pauvre diable eût une pensée musicale dans l'âme, M. Root le fut bien plus encore en découvrant que le nouveau venu possédait le vrai génie de la musique populaire. Avant de quitter la pièce, Work était

engagé pour cinq ans comme compositeur de musique dans la maison Root et Cady. Ses chansons ont eu une vogue énorme ; des millions d'individus les ont chantées, et par elles le fils du condamné, devenu propriétaire d'un joli cottage, a su se faire avec ses droits d'auteur un revenu annuel de 15,000 francs.

Chicago a 8 bibliothèques ouvertes au public au premier rang desquelles est la Bibliothèque publique (*Chicago Public Libry*) propriété municipale entretenue sur le budget de la ville. Fondé à nouveau après l'incendie de 1871 cet établissement possédait déjà 40,000 volumes en 1875 et avait cette même année ouvert ses portes à 236,021 lecteurs.

Chicago est devenu un grand marché de librairie : ce qu'il s'y vend de livres est incroyable. Tous les grands éditeurs y ont des dépôts importants. Les boutiques de librairie sont assaillies de demandes, et elles sont aussi bien approvisionnées que celles des plus grandes villes des bords de l'Atlantique. Il s'y est vendu, entre autres ouvrages, des milliers d'exemplaires de l'Encyclopédie d'Appleton et de l'Encyclopédie Britannique, collections d'un prix très-élevé, cependant. Les ouvrages illustrés s'écoulent là facilement : ainsi,

la Terre Sainte de Roberston et les œuvres de sir Joshua Reynolds, de Hogarth, de Gilray, de Doré, de Jameson, de Myrick et d'une foule d'autres, à des prix variant de 500 à 2,000 francs l'exemplaire, s'enlèvent comme par enchantement. Nous avons été plus d'une fois agréablement surpris aussi de lire dans les journaux de Chicago l'annonce de séries de conférences en français.

A côté du commerce des livres est celui des journaux à bon marché, littéraires et autres. Les chemins de fer ont donné à cette industrie des facilités de développement considérables. En conséquence, il s'est formé à Chicago un certain nombre d'établissements de librairie de cette espèce, aussi vastes que bien dirigés, qui font des affaires immenses. La *Western News Company*, par exemple, fondée par M. John Walsh avec un capital insignifiant, était devenue rapidement une des grandes institutions de Chicago ; il y a une quinzaine d'année elle faisait déjà de 3 à 4 millions de francs d'affaires par an. Il n'était pas un des trains, partant toutes les quinze minutes de Chicago, qui n'emportât avec lui des ballots de ses articles, pas une cabane de l'Ouest qui ne fût tributaire de ses produits.

La vérité est que les meilleurs et les plus jeunes

échantillons de l'activité, de l'intelligence et de la civilisation américaines ont pris la route de l'Ouest, et que Chicago, tout en répandant annuellement au milieu de cette industrieuse société pour des centaines de millions de francs de marchandises de toute nature, sans parler d'un nombre illimité de cargaisons de planches et de charpentes, a à fournir à ses appétits plus relevés et à distribuer sur la surface du pays pour une somme véritablement énorme de livres, de brochures, de journaux et d'articles de librairie.

Le voyageur qui passe un dimanche à Chicago y constate une aussi complète suspension de travail qu'à Boston et à Philadelphie. La population tout entière obéit à la loi du repos dominical, et les deux cent quarante églises et lieux publics de culte de l'endroit sont fréquentés par une foule compacte. On compte dans la ville 28 églises catholiques ; 25 baptistes ; 24 presbytériennes ; 22 méthodistes ; 18 épiscopaliennes ; 18 luthériennes ; 15 congrégationnelles ; 2 baptistes-libres ; 4 dites « chrétiennes » ; 2 hollandaises réformées ; 3 épiscopaliennes réformées ; 11 évangéliques ; 2 méthodistes pour les gens de couleur ; 2 méthodistes allemandes ; 5 swedenborgiennes ; 4 unitariennes ; 4 universalistes ; 8 synagogues outre un nombre assez

considérable de missions et d'églises non classées.

Les édifices religieux sont, en quelque sorte, le centre de la vie sociale de la population. Les superbes églises de Wasbash Avenue ne sont pas seulement faites pour recevoir, le dimanche, un certain nombre de fidèles de la même croyance ; ce sont plutôt des cercles religieux ; quelques-unes même sont pourvues de cuisines et de mobiliers de restaurant, avec une série nombreuse de salons où, deux fois par mois, les dames donnent des soirées à la congrégation. Les salles des écoles du dimanche sont ornées de peintures et de meubles élégants qui les rendent plus attrayantes ; quelques-unes ont même des fontaines jaillissantes et des corbeilles de fleurs naturelles. Il n'est pas, d'ailleurs, aux États-Unis, une ville où les charges qu'impose l'esprit de charité soient acceptées avec plus d'empressement qu'à Chicago. Une école du dimanche appartenant à une mission réunit, toutes les après-midi des dimanches, un millier d'enfants indigents dans des salles où, à côté d'objets agréables à l'œil, sont groupés tous les objets les plus propres à développer le goût de l'instruction.

Nulle part au monde, il n'existe autant de preuves manifestes de la puissance du christia-

nisme que dans cette jeune ville des prairies. Ces temples magnifiques, ces excellentes écoles, ces fondations charitables, cette vie sociale simple, cette lutte incessante contre le vice, cet instinct du décorum, cette presse intelligente et consciencieuse, ces bibliothèques, ces librairies immenses, tout atteste que Chicago sait apprécier autre chose que les intérêts purement matériels de la vie, et que, travailleur infatigable, s'il consent à ronger laborieusement la dure enveloppe de la noix, c'est qu'il sait parfaitement qu'au centre est une amende savoureuse appelée à récompenser sa persévérance.

Nous avons eu bien souvent, dans les pages qui précèdent, à rappeler l'effroyable incendie qui, en 1871, faillit ne rien laisser de la grande et florissante ville de l'Illinois. Cet événement en effet, est de beaucoup le plus remarquable de l'histoire de la jeune cité ; le « grand feu » de Chicago reste le plus colossal incendie des temps modernes.

Chicago, dans son immense superficie de trente-quatre kilomètres carrés, formait en quelque sorte quatre villes distinctes : « le vieux Chicago »,

centre des affaires, partie la plus peuplée quoique la moins grande ; « la division Nord » longeant le lac ; « la division Ouest » presque exclusivement habitée par la population ouvrière ; et la « division Sud » située entre le lac et la rivière. De cet ensemble plus de huit kilomètres carrés devinrent tout à coup la proie des flammes. A ne considérer que la superficie, cette étendue représentait environ le quart de la ville, mais, eu égard à la valeur des propriétés détruites, on peut compter que ce sont les deux tiers de la ville qui disparurent ainsi ; car du vieux Chicago, le quartier riche et commerçant, et de la plus grande partie de la « division du Nord » le feu ne laissa rien.

Ce sinistre gigantesque a été diversement attribué à une femme qui aurait par maladresse renversé dans sa chambre une lampe à pétrole, puis à un jeune garçon qui, en allant traire une vache, aurait mis le feu à l'étable. Quelle que soit la véritable cause, le fait certain est que l'incendie partit de Dekoven street. C'était le 8 octobre 1871, à 9 heures du soir. La fatalité voulut qu'on ne pût recourir tout d'abord à des mesures vigoureuses. La veille, un premier incendie considérable avait tenu sur pied la police et tout le corps des pom-

piers. Ces braves gens prenaient, quand on vint les avertir, un repos bien gagné, et quelque diligence qu'ils fissent, quand ils arrivèrent sur les lieux, il était trop tard pour qu'on pût se rendre maître du fléau. Activé par un fort vent d'ouest, l'incendie prit rapidement des proportions effroyables. « Tout semblait se fondre au feu, lit-on dans une relation écrite quelques jours après l'événement ; le pavé, de bois, comme la plupart des constructions, s'était lui-même enflammé, ce ne fût bientôt plus qu'un océan de feu. On ne parvint à l'arrêter qu'à la 12ᵉ rue au sud. »

Sur les 334,270 habitants (chiffre donné par l'*American Annual Cyclopædia* de 1872) que comptait la population de Chicago à l'époque de l'incendie, 98,860 se trouvèrent du jour au lendemain sans asile et complétement ruinés. 50,000 personnes quittèrent la ville dans les premières semaines qui suivirent l'incendie. Les morts se comptèrent par centaines. Quant aux pertes matérielles, elles furent naturellement immenses. La superficie brûlée fut de 2,124 *acres* ou 850 hectares ; elle s'étendait sur une longueur d'environ 4 milles, soit à peu près 6 kilomètres et demi, et sur une largeur d'un mille à un mille et demi ou d'un kilomètre et demi à deux kilomètres et demi. Sans

compter les édifices publics, 17,450 maisons et magasins furent détruits; 1,600,000 boisseaux (*bushels*) de grain et 10,000,000 de mètres de bois de construction furent réduits en cendre. Parmi les édifices détruits se trouvèrent la douane l'hôtel des postes, le palais de justice, la chambre du commerce, presque toutes les églises, les embarcadères de chemins de fer, les banques, les hôtels, les théâtres, les bureaux de journaux et autres constructions d'un caractère quasi public. 73,000 milles (117 kilomètres) de facades de rues furent totalement brûlés ainsi que presque tout le pavage en bois de ces rues. Le total des pertes de toute nature a été estimé à 196 millions de dollars, ou un milliard dix-neuf millions de francs.

Cette catastrophe sans précédent a fourni à la race nord-américaine une nouvelle et éclatante occasion de montrer au monde ce que pouvaient son indomptable énergie et l'admirable esprit de solidarité de ses citoyens. La décision des autorités locales et la charité des habitants épargnés par le fléau furent à la hauteur des circonstances. Des secours de toute nature furent envoyés à Chicago de tous les points de l'Union. Il en fut envoyé aussi d'Europe, secours en argent, secours en nature, et, comme le rappelait encore devant

nous en octobre 1877, à Londres, au « congrès international des bibliothèques », M. W. H. Poole, bibliothécaire de la « Public Library » de Chicago: parmi les secours de toute espèce qui arrivèrent de l'ancien monde, les envois de livres ne furent pas ceux qui furent accueillis avec le moins d'émotion et de reconnaissance.

En même temps que des abris étaient libéralement donnés partout aux malheureux incendiés; les rues n'étaient pas encore complétement déblayées de leurs débris fumants que des maisons nouvelles s'élevaient comme par magie sur les ruines des anciennes.

A l'heure présente, Chicago a recouvré toute son activité, habitations privées et édifices publics sont reconstruits, la ville s'est considérablement étendue, la population a presque doublé. Du désastre du 8 octobre 1871, il ne reste plus trace, et, comme il arrive le plus souvent, comme nous-même avons eu plus d'une fois à le constater ailleurs, — à Constantinople, par exemple, ce pays tristement privilégié des grands incendies, — la reine du lac et de la prairie y a gagné en élégance architecturale et en solidité comme aussi en comfort général et en facilité de circulation.

II

SAINT-LOUIS.

§ I.

Saint-Louis est une immense surprise pour les voyageurs qui viennent des États de l'Est, et en particulier pour ceux qui arrivent du bruyant et turbulent Chicago. Saint-Louis a grandi sans qu'on ait su grand'chose à son égard. Si l'on peut appeler Chicago le New-York de l'Ouest, Saint-Louis en est le calme et confortable Philadelphie. Ayant passé de l'âge du bois à l'âge de la brique, il a un aspect élégant et recherché, quelque chose qui indique que les habitants y trouvent le temps de vivre et aussi d'amasser les moyens de vivre luxueusement. Chicago amuse, étonne, enchante et épuise le voyageur, Saint-Louis le repose et le restaure.

La course en chemin de fer (350 kilomètres), qui sépare Saint-Louis de Chicago, ne fait guère bien augurer de la ville qui est au bout. A Springfield, capitale de l'État de l'Illinois, le convoi dépose tout son lest de civilisation. A cette station descendent l'homme de loi, le financier, l'employé, le négociant, en un mot, l'élément *bourgeois* de la société. Après Springfield, les wagons se remplissent d'une tout autre espèce de voyageurs, — gens à l'écorce rugueuse, à la face ronde, aux airs plus ou moins naïfs ; là, le convoi se fait plus particulièrement *peuple*, ce qui ne veut pas dire qu'il soit moins honnête.

Il y a toujours occasion à s'étonner dans un pays quand il suffit d'une journée pour vous transporter dans une région où l'on révère ce qu'on raille dans une autre, où l'on réprouve ici ce qu'on admire là. C'est chose étrange que de rétrograder dans une seule matinée, sans changer de wagon, du dix-neuvième siècle au dix-huitième, de passer à neuf heures du matin la tête découverte devant le tombeau d'Abraham Lincoln ; et de se trouver à midi entouré de personnes que ce nom seul exaspère.

Il n'est pas moins surprenant, après une longue excursion à travers des prairies désertes, assom-

bries par les brumes de novembre, de déboucher tout à coup sur les bords du Mississipi, en face d'un paysage aussi plein de nouveauté et de merveilles que celui que présente Saint-Louis sur la rive opposée.

Les huit ou dix chemins de fer qui relient Saint-Louis aux États du Nord, du Midi et de l'Est, ainsi que les petites lignes qui, à quelques kilo–mètres de distance en arrière, conduisent aux mines d'où la ville tire son charbon, aboutissaient tous primitivement en cet endroit ; de sorte que le fleuve séparait Saint-Louis du bruit et du mouvement des chemins de fer. Il fallait sept cents chevaux, deux ou trois cents hommes et une douzaine de bacs puissants pour faire traverser ce kilomètre d'eau trouble et rapide aux voyageurs et aux marchandises déposés sur la rive orientale par les chemins de fer. On a fini par reconnaître la nécessité d'un pont amenant les convois jusque dans la ville.

Le pont livré il y a peu d'années à la circulation est cité comme un des plus beaux du genre. Toute la construction est supportée par deux piles énormes éloignés de 160 mètres l'une de l'autre et situées à pareille distance du rivage. Bâties sur le roc, au-dessous des sables mouvants

du lit de la rivière, à la profondeur de trente mètres, ces piles s'élèvent à quinze mètres au dessus du niveau des hautes eaux, pour laisser la navigation libre. Sur les deux rives, des arcs-boutants sont établis dans les mêmes conditions de solidité. Des arches de fer reliées par une charpente de fer reposent sur ces blocs de maçonnerie. Au-dessus sont les deux tabliers superposés du pont, — le tablier inférieur pour la voie ferrée, le tablier supérieur pour les voitures et les piétons. Du côté de la ville, un large viaduc prolonge le pont des voitures jusque dans les hauts quartiers sur l'Avenue Washington, tandis que le tablier du chemin de fer aboutit à un tunnel qui plonge sous une grande partie de la ville pour aller au cœur même rejoindre la gare centrale, « Union dépôt ». — Disons en passant que le mot français dépôt, qui là bas se prononce *dipott*, est le terme consacré en Amérique pour signifier gare. — Au centre du pont on a ménagé une plate-forme semi-circulaire d'où le regard embrasse l'immense cité. Cet ensemble constitue un magnifique travail.

A Saint-Louis, pas de faubourg de Brooklyn comme à New-York. A part le nouveau parc aux bestiaux et ses dépendances, ainsi que quelques

batisses insignifiantes, on ne rencontre pas trace de résidence humaine proprement dite dans *East Saint-Louis* (Saint-Louis l'oriental), comme l'appellent les nouvelles cartes géographiques, ou *Illinois-Town* (la ville de l'Illinois), comme on le désigne plus généralement. Vous n'avez à voir que la ligne du chemin de fer dominant la limite des hautes crues du fleuve, avec des flaques d'eau dans les intervalles des remblais ; une gare longue et propre, en bois peint, et la chaussée grossièrement pavée, descendant en pente rapide jusqu'au fleuve. Le parc aux bestiaux d'East Saint-Louis est toutefois un établissement très important. Il ne couvre pas moins de 160 hectares. Il peut abriter 15,000 moutons, 10,000 bœufs, 6,000 porcs, plusieurs centaines de chevaux, etc. Les principales lignes de railways y convergent soit directement soit par des embranchements.

Le Mississipi, comme les chutes du Niagara, comme les Pyramides d'Égypte et cent autres merveilles, ne révèle pas sa grandeur tout de suite. Cependant quand l'étranger sait — et au besoin constate par lui-même — que le fleuve, qui paraît alors si insignifiant, escalade quelquefois cette haute digue et emplit ce vaste lit sur une étendue considérable jusqu'aux falaises, il com-

mence à soupçonner que le *Père des eaux*, ainsi que les Natchez l'avaient baptisé, peut bien, après tout, mériter sa réputation.

Des bacs du genre de ceux sur lesquels on passe l'Hudson et le Delaware sont impossibles pour un fleuve aussi rapide, aussi capricieux que le Mississipi. Les bacs sont construits comme les autres bateaux à vapeur, si ce n'est qu'ils sont plus larges et plus forts. La proue en amont, ils sont mouillés le long d'une berge destinée à recevoir leur énorme fret de tombereaux à charbon, d'omnibus, de voitures de poste, de charrettes, et de mulets en nombre suffisant pour emplir les interstices. Une fois l'ancre levée, le bateau, toujours faisant tête à l'impétueux courant, opère sa traversée, les efforts de la machine empêchant la lourde masse d'être emportée à la dérive.

Vu de la plateforme du pont ou du haut d'un bac, Saint-Louis présente une ligne courbe de bateaux à vapeur, longue de deux ou trois kilomètres, sans qu'on aperçoive ni un mât ni une voile. Le nombre de steamers qui naviguent entre Saint-Louis et les autres villes situées sur le même fleuve n'est pas loin de trois cents, dont plus du tiers se trouvent souvent réunis à la fois dans le port, rangés le long de la levée, serrés les uns

contre les autres, l'arrière incliné vers l'eau et l'avant appuyé dans le sable mouvant du rivage. Quelques-uns de ces bateaux à vapeur sont de vrais colosses avec leurs trois étages à galeries supportées par des colonnes. Naturellement l'établissement des chemins de fer a un peu ralenti le développement de cette flotte, au chargement et au déchargement de laquelle travaille toute une population de portefaix nègres.

Chicago sourit de la nécessité dans laquelle est Saint-Louis de monter et de descendre par cette rive raboteuse et escarpée les marchandises expédiées par la voie fluviale. Contemplant avec une égoïste complaisance sa rivière commode, qui apporte grains, bestiaux, planches, caisses et balles, à l'endroit précis choisi d'avance et d'où chaque objet est transbordé dans le magasin sans le secours des muscles humains, Chicago se gaudit à l'idée qu'une ville comme Saint-Louis prétende rivaliser, pour le commerce des prairies, avec une ville comptant des « élévateurs » par douzaines. Mais que Chicago prenne bonne note de ceci : Saint-Louis, qui, pendant plusieurs années, supposait impossible l'établissement d'un élévateur sur les bords du Mississipi, en possède un maintenant qui fonctionne avec le plus grand

succès. La difficulté résultant des changements continuels dans la hauteur des eaux du fleuve a été surmontée de la manière la plus simple. Quand le fleuve est bas, le gros tuyau qui relie l'élévateur au bateau s'allonge, et à mesure que le fleuve monte, il se raccourcit. L'élévateur a eu un tel succès, que, pendant les quarante premiers jours de son existence, il a reçu six cent mille « bushels » ou environ deux cent douze mille hectolitres de grains. Il ne faut que quelques Yankees de plus sur la « levée » de Saint-Louis pour appliquer des procédés analogues au maniement des autres marchandises et pour abolir l'usage des mules et de leurs bruyants conducteurs.

Il y a quarante ans, Charles Dickens débarquait au pied de cette levée et la grimpait en voiture pour se rendre dans la partie la plus ancienne de la ville, dont il fait la description suivante :

« Dans la vieille partie française de la ville, les rues sont étroites et tortueuses, et quelques-unes des maisons sont très curieuses avec leurs murailles en pans de bois, leurs galeries devant les fenêtres, accessibles par des escaliers extérieurs, ou plutôt des échelles. On voit dans ce quartier de singulières petites échoppes de barbiers, ainsi que des cabarets ; et l'on y trouve en abondance

de vieilles et caduques habitations avec des croisées à châssis, telles qu'on en voit en Flandre. Quelques-unes de ces bicoques, avec de hautes lucarnes perçant les toits, ont l'air de hocher la tête ; et comme elles sont lézardées par le temps, on dirait qu'elles ricanent et grimacent d'étonnement en voyant les améliorations américaines qui les coudoient. »

Tout cela, aujourd'hui, a disparu de Saint-Louis ; tout ce qu'on remarque, c'est que les anciennes rues qui longent le fleuve sont plus étroites que les autres. Tout est moderne, américain, philadelphien, surtout philadelphien. Il n'est pas de fils qui ressemble plus à sa mère, que Saint-Louis à Philadelphie. De 1775 à 1800, Philadelphie fut la ville principale des États-Unis, la ville sur laquelle tous les regards se portaient et dans laquelle les hauts personnages de la nation se rendaient chaque année. Cette métropole régulière et sérieuse était si éblouissante aux yeux des négociants ou des membres du Congrès venus de l'Ouest, que, quand ils se sont occupés de tracer le plan de leurs villes, ils n'ont cru pouvoir mieux faire que de copier Philadelphie jusque dans les détails les plus minutieux.

Les rues de Philadelphie, parallèles au fleuve,

sont indiquées par des nombres ; ainsi le sont celles de Saint-Louis, de Cincinnati et des autres villes de l'Ouest. Les rues transversales de Philadelphie tirent leurs noms d'arbres, de plantes et d'arbustes qui couvraient son emplacement, tels que les rues du *Sycomore*, de la *Vigne*, du *Cerisier*, du *Marronnier*, du *Pin*, du *Sapin*. Avec le temps, certains évènements ont changé quelques-unes de ces dénominations. C'est ainsi qu'on rencontre des noms tels que : *Race* (course) et *Arch* (arcade) mêlés aux noms d'arbres. Les hommes de l'Ouest des premiers temps étaient tellement épris des charmes de Philadelphie, où se rendre était évidemment le grand évènement de leur existence, que non-seulement ils ont baptisé leurs propres rues des noms de *rue du Sycomore* et de *rue du Marronnier ;* mais qu'en outre, ils leur ont aussi appliqué les dénominations accidentelles du genre des noms de *Race-street* et d'*Arch-street*. Presque toutes les rues à Nashville tirent leurs noms des rues de Philadelphie. Il en est de même de la moitié des rues de Cincinnati.

A Saint-Louis également, tout rappelle à chaque instant la ville des quakers, et les noms et l'aspect des rues. Ces maisons de briques d'un vieux style, carrées, spacieuses, et l'habitude de garnir et d'ornementer tout avec du marbre, les pavages de

brique, la splendeur châtiée des habitations plus modernes, l'absence d'une avenue monumentale et turbulente comme le fameux Broadway de New-York, l'étendue prodigieuse de la ville relativement à sa population, la propreté et la tranquillité générales, tout évoque à l'esprit le calme et digne Philadelphie. On a même adopté dans ces dernières années, pour le numérotage des maisons, le système en usage dans la ville des quakers, système qui fait habiter une personne au numéro 14-18 de la rue Washington, tout simplement parce que sa maison est la dix-huitième après le coin de la rue Quatorzième.

La tranquillité de Saint-Louis, cette tranquillité qui frappe tous les étrangers d'une si grande surprise, vient de ce que la nature n'a mis à l'épanouissement de la cité d'obstacles dans aucun sens; ce qui fait qu'il n'y a ni avenue encombrée, ni centre d'affaires animé, où la foule s'étouffe. New-York est resserré dans une île longue et étroite, entre deux fleuves larges et rapides, sur lesquels il n'existe pas encore de ponts. Cincinnati, à deux kilomètres et demi de l'Ohio, rencontre une colline, presque à pic, de cent quarante mètres de hauteur. Il a fallu élever de près de trois mètres le sol de Chicago, pour que Chicago

pût se tenir où il était. Boston ne peut s'agrandir faute d'espace. Mais le beau Saint-Louis, la future capitale des États-Unis et de la civilisation du continent occidental, peut s'étendre dans toutes les directions en arrière du Mississipi, sans rencontrer rien qui l'arrête. Le sol est assez haut pour que la ville soit à l'abri des crues les plus fortes du fleuve, mais il ne l'est nulle part assez pour exiger un nivellement dispendieux. La prairie, qui se trouve derrière la ville, n'est ni trop unie ni trop mamelonnée. Au nord de la ville s'étagent de petites collines, dont on a tiré un excellent parti en y plaçant les deux principaux cimetières. La plus haute montagne, aux alentours de la ville est ce tertre élevé sur le bord du fleuve, qu'on suppose avoir été construit par les Indiens, il y a des siècles, pour pouvoir surveiller le voisinage et dont Saint-Louis tire son nom, *Mound Saint-Louis* (Saint-Louis du tertre). C'est avec un véritable regret que nous avons entendu dire que ce qui reste encore de ce très-curieux monument du passé devait être enlevé. Saint-Louis fût-il destiné à devenir une ville plus grande et plus puissante que Rome antique (ce qui arrivera certainement), le temps ne viendra jamais où ce tertre, si on le conservait intégrale-

ment, ne serait pas un des objets les plus intéressants de la cité. C'était dans l'origine, et il pourrait facilement le redevenir, un monticule de forme régulière, presque aussi haut et aussi grand que l'hôtel de ville de Boston.

Comme il ne se trouvait aucun obstacle naturel à son développement, la ville a pris ses aises à sa guise. C'est surtout le long du fleuve, jusqu'à la rue Troisième ,que se font toutes les affaires de Saint-Louis. Là, sont des rangées de hauts magasins et de vastes entrepôts construits en briques ; là, sont le bureau de la poste, la bourse, le palais de justice ; là, sont les usines, les fabriques, les comptoirs qui doivent être prêts du fleuve. Tout le mouvement principal, tout le bruit sont limités à ces trois ou quatre rues, les plus proches de l'eau, et aux rues qui les traversent, le tout formant une bande de cinq ou six kilomètres de long sur un demi-kilomètre et plus de large. La rue Quatrième contient les principaux magasins de détail, la plupart ne le cédant en rien à ceux de Broadway. Les dames de Saint-Louis semblent s'y donner rendez-vous toutes à la fois.

La rue Cinquième est aussi une rue de magasins de détail; mais, au delà de cette ligne, la ville ne présente guère qu'une vaste étendue de

maisons particulières, d'églises, d'établissements publics, de jardins, de parcs et même de terrains vagues. Ces derniers sont encore assez nombreux pour que la ville puisse doubler sa population sans prendre beaucoup plus sur la prairie. Aujourd'hui les limites agglomérés de Saint-Louis s'étendent le long du fleuve sur une longueur de 8 à 9 kilomètres avec une largeur de 4 à 6. La ville a plusieurs beaux parcs épars dans différents quartiers. Le plus remarquable est le Jardin Shaw qui comporte 6 belles serres un jardin botanique, et tous les agréments de ces moderne créations de toutes les grandes villes des deux mondes. Ce jardin est un don fait à la ville par un de ses enfants mort missionnaire. Les habitants sont également fiers, et à juste titre, de leur Champ-de foire, *Fair Ground*, vaste amphithéâtre coupé de bosquets, de parterres, de lacs artificiel, de fontaines et d'élégantes boutiques, et où tous les ans se tient une splendide exposition agricole qui y fait affluer cent mille visiteurs.

Du haut de la coupole de l'hôtel de ville, la cité offre à l'œil un vaste pêle-mêle de maisons de briques, toujours couverts d'un légère fumée provenant de quarante mille feux de charbon bitumineux. Les deux ou trois hôtels principaux sont

très-vastes et peuvent être classés parmi les meilleurs de l'Union.

La proximité des solitudes inhabitées de la prairie remplit les marchés de gibier. La venaison y est à meilleur compte que le mouton, les dindes sauvages y valent moins cher que les dindes domestiques. Le marché de Saint-Louis fournit probablement une plus grande variété et une plus grande profusion de denrées de luxe qu'aucun autre du monde, et l'art de la cuisine n'y paraît jamais avoir été négligé.

La ressemblance de cette ville si privilégiée avec Philadelphie n'est qu'extérieure. Saint-Louis a un caractère qui lui est propre auquel ont contribué de nombrenx éléments et que de nombreuses influences ont modifié. Les jeux de longue paume en plein champ, le dimanche dans l'après-midi, les salles de billard, le grand nombre de réunions, de bals et de parties de plaisir, l'existence, dans une ville de 350,000 habitants, de cinq théâtres élégants et entretenus à grands frais, la fermeture de tous les magasins au coucher du soleil en hiver et plus tôt en été, enfin un certain cachet indéfinissable dans le ton et l'air de la population, indiquent à l'étranger qu'il est dans une ville qui n'est pas exclusivement l'œuvre de puritains, ni même de protestants.

Saint-Louis est, en effet, une ville d'un caractère composite. Les anciennes et riches familles, formées de descendants des premiers colons français, parlant encore la langue française et conservant encore les mœurs de la France, donnent à la localité quelque chose du type de la Nouvelle Orléans. Chef-lieu d'un État qui était un État à esclaves, Saint-Louis a beaucoup de la langueur et de l'insouciance qui résultent de l'habitude d'être servi par des esclaves. Le nègre aussi a imprimé son accent au langage de la population. Près de la moitié des habitants étant catholiques, et l'Église catholique étant la communauté religieuse de beaucoup la plus riche de la ville et de beaucoup aussi la plus active, la plus entreprenante et la plus sage, la civilisation y est essentiellement catholique ; et les nègres enclins à tout imiter, jouent tous les dimanches des parties de *base ball*, parés de leurs plus beaux habits.

Comme la ville, par sa situation à mi-chemin entre les lacs du Nord et le golfe du Mexique, offre des avantages aux hommes d'entreprise, elle a attiré quelques milliers d'émigrants du Nord qui sont devenus un puissant agent de progrès dans Saint-Louis et dans le merveilleux État du Missouri. A ces divers éléments, ajoutez plus de

soixante mille Allemands, que les sécessionnistes de Saint-Louis gratifient du titre de *damnés Allemands*, en prononçant ces mots avec cette conviction arrêtée qu'ils réservent d'ordinaire exclusivement pour les *damnés Yankees*. La nature habituellement placide des fils de la Germanie ne devrait pas être faite pour exciter beaucoup la colère de leurs nouveaux concitoyens; mais à Saint-Louis, la colonie allemande, en arborant des opinions très-démocratiques, s'est arrangée de façon à se faire abhorrer des *aristocrates* de l'endroit, dont neuf sur dix étaient sécessionnistes. La raison, la voici : ce sont les démocrates allemands qui, en 1861, ont préservé la ville des mains des rebelles, et ce sont les Allemands qui, aujourd'hui, constituent la force des États-Unis dans l'État du Missouri.

Les nombreuses traces de solide et ancienne opulence qui frappent l'œil dans cette ville sont un sujet constant d'étonnement pour les voyageurs accoutumés au caractère modernes des autres cités de l'Ouest. Comment a été gagné l'argent qui a servi à bâtir ces habitations privées valant jusqu'à 500,000 francs, ces églises, ces collèges, ces couvents, ces hospices si nombreux, si vastes, et à les garnir de tableaux, de livres

et d'instruments précieux? Le capital qui a créé, renouvelé, orné cette ville a été gagné sur place, dans son sein même, par ses propres habitants ; il n'a pas été emprunté au dehors.

Saint-Louis, il faut se le rappeler, est une des plus grandes cités commerçantes non-seulement des États-Unis, mais du monde. Admirablement située et possédant un admirable réseau de communication par eau et par terre, la grande ville du Missouri est, avec Chicago, le grand marché du centre et de l'ouest de l'Union. Saint-Louis exporte en quantités prodigieuses des grains, des farines, des salaisons, et son commerce de houille, de minerais de plomb, de fer, de cuivre, etc., et aussi de fourrures est très actif.

Saint-Louis compte aujourd'hui cent dix-neuf années d'existence. Dans l'été de 1763, Pierre Laclède Liguest, Français énergique et entreprenant, amena de la Nouvelle-Orléans un grand nombre de *trappeurs* et de commerçants français afin de fonder, à la jonction du Mississipi et du Missouri, un dépôt de fourrures provenant des vastes régions arrosées par ces fleuves. En décembre, après cinq mois de fatigues, il arriva à l'embouchure du fangeux Missouri ; mais il préféra pour l'emplacement de sa colonie le beau

coude du Mississipi qu'en remontant le fleuve il avait remarqué à trente kilomètres plus bas. Il y débarqua, marqua l'endroit en brûlant quelques arbres, et, dans le mois de février suivant, il envoya de ses quartiers d'hiver, situés encore plus bas, une troupe de trente jeunes hommes, avec la mission de bâtir des hangars et des cabanes pour la colonie. Le 15 février 1764, jour où cette petite troupe mit pied à terre, se trouvait être l'anniversaire de la naissance de saint Louis. Dans le cours de l'année, le gros des aventuriers arriva. On se concilia les Indiens; on construisit des cabanes avec des perches fichées en terre; on sema un peu de blé; on commença à trafiquer, et la colonie fut à peu près établie.

En ce temps là, le Français était un personnage populaire auprès des Indiens. Il ne se faisait point de scrupule de prendre une épouse indienne, et sa religion avait en elle beaucoup de choses qui imposaient à l'esprit des sauvages. Il y avait ordinairement un ménétrier dans chaque village français, et on ne le laissait pas chômer les jours de fête. Le Français de cette époque cherchait à coloniser le nouveau pays sans prendre grand souci de soumettre les indigènes à ses mœurs. Pour son compte, il se pliait volontiers à la vie vaga-

bonde de la prairie et du fleuve. Il ne se donnait pas même la peine de construire une bonne et solide cabane de troncs d'arbres, comme en bâtissent les Yankees ; il se contentait de planter des perches en terre et de couvrir le toit d'écorces et de peaux, faible progrès sur le wigwam.

Jamais peut-être ces Français gais et aimables n'auraient conquis le continent sur l'homme sauvage et la nature sauvage ; mais ils vivaient en fort bons termes avec les Indiens, se livraient joyeusement à la danse dans l'après-midi du dimanche et se rendaient l'existence la plus agréable possible. Il est bien vrai, comme le répètent souvent les bonnes gens de Saint-Louis, que, si c'étaient les Anglais qui eussent colonisé Saint-Louis, il n'aurait pas manqué de massacres et de guerre sans fin. Eh, mon Dieu, oui, les hommes blancs qui ne haïssent ni n'exterminent les Indiens, ces hommes blancs qui se contentent de wigwams au lieu de maisons, peuvent bien posséder d'aimables qualités d'esprit et de cœur ; mais ce ne sont pas les hommes qui fondent les empires. Les empires, choses monstrueuse à constater, c'est le plus souvent la force brutale qui les fonde.

Les affaires politiques de l'Europe ont eu une puissante influence sur cette petite colonie de

trafiquants en fourrures. La paix de 1763 donna tout le pays situé à l'est du Mississipi aux Anglais. Dès que la nouvelle de ce triste événement parvint aux Français établis sur les bords de l'Illinois, ils se hâtèrent de descendre à Saint-Louis, afin d'éviter l'humiliation de vivre sous la domination de leur « ennemi naturel. » A peine étaient-ils arrivés, qu'ils apprirent une nouvelle encore plus terrible : Louis XV avait cédé à l'Espagne toutes ses possessions situées à l'ouest du Mississipi !

Pendant les trente années qui suivirent, le village fut un poste avancé de la Louisiane espagnole, dans la vaste étendue duquel aucun individu qui n'était pas catholique ne pouvait posséder de terre. Les Français acceptèrent le joug facile du commandant espagnol, et la colonie crût lentement sous le rapport de la population et de la richesse. Aller à la Nouvelle-Orléans et en revenir demandait un voyage de dix mois. Des fourrures, du plomb et du sel étaient transportés en aval du fleuve dans des barques, qui, à leur retour, l'année suivante, rapportaient les verroteries, les tomahawks et la bimbeloterie convoités par les Indiens, ainsi que les quelques objets dont les colons avaient besoin. A mesure que le village

s'augmenta, le cercle de ses affaires s'élargit, et des compagnies de trappeurs commerçants remontèrent le Missouri et en mirent à contribution le cours supérieur.

Du Mississipi à l'océan Pacifique s'étendait un territoire de 3,500 kilomètres de large, peuplé d'Indiens, de bisons, de castors, de daims, d'ours et de toute espèce de gibier. Depuis 1774 jusqu'à l'année 1815, époque où le premier bâtiment à vapeur remonta le fleuve, Saint-Louis gagna la plus grande partie de sa subsistance à chasser, à traquer les bêtes fauves, à trafiquer dans le périmètre de ce parc merveilleux et sans bornes dont la ville formait l'entrée principale. Il ne se trouvait pas, entre le fleuve et les montagnes Rocheuses, de région produisant des fourrures qui ne fût comprise dans le système dont Saint-Louis était le pouvoir dirigeant.

Lent est le dévoloppement des villes qui n'ont pas de population civilisée derrière elle. Le tableau suivant indique le chiffre de la population de Saint-Louis à différentes époques :

1764. .	120	1811. .	1,400	1835. .	8,316
1780. .	687	1820. .	4,928	1837. .	12,040
1785. .	897	1828. .	5,000	1840. .	16,469
1788. .	925	1830. .	5,852	1844. .	34,140
1799. .	1,197	1833. .	6,397	1850. .	74,430

1852.	94,000	1866.	204,527	1878.	312,000
1856.	125,200	1867.	220,000	1880.	350,522
1859.	185,587	1874.	240,000		

Le grand événement de l'histore de Saint-Louis fut sa cession aux États-Unis avec tout ce qu'on appelait autrefois *la Louisiane*. Ceci eut lieu en 1803, quarante ans après le jour où Pierre Laclède Liguest avait charbonné les arbres sur l'emplacement de Saint-Louis. La province de la haute Louisiane tout entière contenait alors 9,020 blancs et 1,320 noirs. Saint-Louis se composait de cent quatre-vingts maisons, qui étaient presque toutes des cabanes à un étage, faites de troncs d'arbres fendus et plantés tout droit, et recouvertes avec des bardeaux. Un grand nombre des habitants avaient épousé des *squaws* (femmes indiennes.)

Il y avait dans la localité une église catholique construite en bois ; les Espagnols qui gouvernaient la province n'auraient naturellement pas permis la construction d'une église autre qu'une église catholique. Les colons étaient de braves gens, gais, bienveillants, polis ; mais manquant absolument de cette énergie, de cette ambition, de cet esprit d'entreprise qui poussaient les hommes de la froide et stérile Nouvelle-Angleterre à aller pêcher de la morue dans les parages de Terre-

Neuve, tout en ouvrant au Sud un commerce lucratif avec les Antilles, et cela pendant qu'ils étaient encore en guerre avec les Indiens. Un commerçant de Saint-Louis, en 1790, était un homme qui, dans un coin de sa cabane, avait un grand coffre renfermant quelques livres de poudre et de plomb de chasse, des couteaux et de petites haches, un peu de peinture rouge, deux ou trois carabines, quelques chemises de chasse en peau de daim, quelques tasses de fer-blanc, quelques marmites de fonte, et au besoin un peu de thé, de café, de sucre et d'épices, il n'y avait ni bureau de poste, ni bac sur le fleuve, ni journaux. Personne ne pouvait, sans une permission de l'autorité, placarder une affiche dans la ville pour réclamer un cheval perdu ; aucun protestant ne pouvait posséder un morceau de terre. Mais, comme nous l'avons déjà fait observer, les colons menaient l'existence selon leur goût. La vie était là agréable et sociable. Les jours de fête, chaque famille apportait ses provisions, payait sa part du salaire du ménétrier, se rendait avec les autres sur un site commode et dansait jusqu'au coucher du soleil. Et les bons habitants de Saint-Louis eussent ainsi vécu et dansé à perpétuité sans la cession de la province aux État-Unis.

Cet événement changea tout. Voyez comme le système de la liberté opère lorsqu'il remplace le système de la restriction ! Tout naturellement un bureau de poste fut aussitôt établi. Les lois qui prohibaient le culte protestant et exigeaient que les possesseurs de la terre professassent la foi catholique ayant été abolies, des hommes énergiques (non pas en grand nombre, mais en nombre suffisant pour donner une impulsion d'entreprise et de progrès) arrivèrent de l'Est et du Sud, et commencèrent l'œuvre de l'édification de la ville qu'on nomme maintenant Saint-Louis. En 1808, il s'y imprimait un journal. En 1809, on comptait neuf compagnies de pompiers. En 1810, des agents-voyers furent autorisés à faire faire les travaux nécessaires sur les grands chemins. En 1811, il s'établit deux écoles dans la ville, une française et une anglaise. La même année, on construisit un marché, et déjà les rues avaient changé leurs noms de *rue Principale*, *rue Royale*, *rue des Oranges*, contre des dénominations telles que *Walnut-street* et *Chesnut-street* (rue du Noyer, rue du Marronnier) ; et la *place d'Armes* était aussi devenue tout simplement *Centre square* (la place du Centre).

En 1812, par la formation de la grande compa-

gnie des fourrures du Missouri, le capital et le travail unirent leurs forces pour exploiter le commerce, jusque-là aventureux et précaire, des fourrures, et des expéditions furent entreprises sur une échelle et avec des ressources qui en devaient assurer le succès. Les trappeurs et les chasseurs furent organisés, disciplinés et dirigés par des hommes capables, qui purent rester à la ville et faire partie d'une société stable. Les mines de plomb commencèrent à être exploitées avec plus de succès et sur une plus grande échelle. L'agriculture surtout prit une importance sans cesse croissance. L'année 1815, inaugura l'ère des bateaux à vapeur.

Mais, quoique, après la cession, il y eût dans la ville assez de force intelligente pour l'organiser et la pousser dans la voie du progrès, il ne s'en trouva pas assez pour l'empêcher de tomber dans une erreur qui a retardé son développement pendant quarante-cinq ans. En 1820, après des discussions longues et animées, Saint-Louis se prononça en faveur de l'esclavage et entraîna le Missouri dans son vote. Alors la population était de 4,928 habitants. En 1830, elle s'était élevée au chiffre de 5,852! Accroissement de 924 habitants en dix ans! Si le Missouri avait, en 1820, pris un

parti plus sage, Saint-Louis serait, à l'heure qu'il est, une ville de 1 million d'habitants, et le Missouri un État de 4 millions d'âmes.

Le développement rapide de Saint-Louis date de 1833, époque où le mondes des prairies commença à attirer l'attention des émigrants. Toutes les familles qui s'établirent sur les bords du Missouri, du Mississipi ou de leurs affluents fournirent leur quote-part d'affaires à une ville qui est la capitale naturelle de la vallée du Mississipi et le centre naturel des grands intérêts de la navigation à vapeur qui sillonne tout ce merveilleux réseau de cours d'eau. De 1830 à 1860, la population de Saint-Louis a triplé tous les dix ans, et de cette ville étroite et peu agréable décrite par Charles Dickens, Saint-Louis est devenu la cité spacieuse, élégante, tranquille et solide que nous admirons aujourd'hui.

Qui pourrait dire combien chèrement Saint-Louis a expié pendant la rébellion la faute de 1820? Ses riches planteurs, la société influente et en grande partie les gens bien élevés et instruits de la ville et de l'État, professaient les plus vives sympathies pour les sécessionnistes. Le gouverneur de l'État était sécessionniste, ainsi que presque toutes les autres personnes auxquelles

leur position officielle donnait de l'importance dans un moment de crise. Le Missouri tout entier comptait, en 1860, environ 20,000 républiçains ; mais nulle part ceux-ci ne formaient un groupe considérable dans une seule et même localité, si ce n'est à Saint-Louis, parmi les *Allemands*. L'arsenal national de la ville, rempli d'armes et de munitions, était sous les ordres d'un officier attaché au Sud par tous les liens qui, d'ordinaire, ont prise sur les hommes. Cependant l'arsenal et la ville furent promptement mis à l'abri de toute trahison possible.

§ II.

Les désordres dont Saint-Louis fut le théâtre à propos de la ratification de la nomination de Lincoln, à la convention de Chicago en 1860, furent cause de la formation du « Club des Vigilants », qui mit sur pied en temps opportun soixante-six régiments de loyaux volontaires du Missouri.

On se rappelle les Vigilants de 1860. Ailleurs, ce ne fut guère qu'un corps de parade, dont les processions aux flambeaux ne servaient pas à grand'chose ; mais à Saint-Louis les Vigilants se rendirent fort utiles pour le maintien de l'ordre et

de la liberté. Ils assistaient à toutes les assemblées républicaines, armés d'une canne plombée et d'une torche de résine, et ils chargeaient sans hésitation les perturbateurs de la paix publique. Licenciés après l'élection, ils se réorganisèrent au mois de février suivant, lorsque l'arsenal commença à éveiller la convoitise des rebelles, mais alors ils se montrèrent sous une autre forme, sous celle de régiments de milice ; ce furent ces miliciens qui sauvèrent l'arsenal, détruisirent le camp des esclavagistes dans les faubourgs et tinrent les troupes sudistes toujours à quinze ou vingt kilomètres de la ville.

Dans le Nord, on se rend difficilement compte de la désolation et de la misère engendrées par la guerre dans le Missouri et à Saint-Louis. Le blocus de la rivière réduisit des deux tiers les affaires de la ville ; cependant rien ne pouvait empêcher les personnes qui fuyaient le théâtre de la guerre d'aller chercher leur salut et leur subsistance dans la ville appauvrie. Les familles étaient déchirées par des divisions terribles. Dans les comtés situés au delà, des régions tout entières furent complètement dépeuplées. *Pas de quartier*, tel était le mot d'ordre des deux camps.

« Dans les comtés où les rebelles avaient le

dessus, dit un écrivain bien informé, aucun partisan de l'Union n'osait demeurer ; dans les comtés où les partisans de l'Union dominaient, il n'était permis à aucun rebelle de résider. Selon que le flot de la guerre s'avançait dans l'État ou s'en retirait, il entraînait à sa surface les habitants dans une direction ou dans l'autre. A mesure que les armées rebelles s'avançaient, les citoyens dévoués à l'Union se retiraient, emmenant avec eux leurs familles et leurs ménages, quand les confédérés reculaient poursuivis par les armées fédérales, les partisans de l'Union revenaient, et les familles rebelles fuyaient à leur tour. Toute la population était en guerre. Il n'y avait pas de neutralité, et il ne pouvait pas y en avoir. De cette manière, les parties de l'État qui servaient de théâtre à la lutte furent dépeuplées et se transformèrent en désert. »

Pendant les deux dernières années de la guerre les prodigieuses dépenses du gouvernement dans le Sud-Ouest enrichirent beaucoup les habitants de Saint-Louis et en occupèrent quelques milliers. Néanmoins une preuve concluante de la solidité des négociants de la ville, c'est qu'ils supportèrent à merveille la longue stagnation commerciale et sortirent de la guerre généralement prêts à re-

prendre les affaires au point où elles s'étaient trouvées interrompues.

Saint-Louis est, dans tous les sens, redevenu ce qu'il était, à cette exception qu'il est délivré du fléau de l'esclavage, qui lui nuisait tant. Aujourd'hui tout y respire l'énergie et l'espérance. Dès 1866, au lendemain pour ainsi dire de la longue guerre entre le Nord et le Sud, la ville faisait plus d'affaires qu'en aucune autre année de son existence antérieure. Les céréales peuvent être prises comme critérium [de la situation de ces villes de l'Ouest. En 1860, Saint-Louis avait reçu et vendu un peu moins de 4 millions et quart de boisseaux (*bushels*) de blé. En 1863, la quantité était au-dessous de 1 million et demi de boisseaux. En 1865, elle était d'un peu plus de 3 millions. En 1866, elle s'élevait an chiffre sans précédent de 7,233,671 boisseaux qui, à raison de 35 litres 21 centilitres le *bushel*, représentent 2,546,975 hectolitres. L'exposé du commerce de Saint-Louis en 1866 cette même année par M. George H. Morgan, montre qu'il n'est guère de branche de commerce qui n'ait pas fait alors plus d'affaires que dans toute autre année depuis la fondation de la ville. Ce développement ne s'est certes pas ralenti depuis lors avec un accroissemont de population

qui, de 1866 à 1880, se chiffre par 146,000 habitants.

La guerre toutefois, bien que passée aujourd'hui à l'état de simple souvenir, a laissé des blessures moins faciles à guérir que les plaies d'argent. Les sécessionistes vaincus ont été longs à prendre leur parti de la défaite, si tant est que tous se soient résigné. Mais ces anciens partisans du Sud sont certainement plus tristes qu'acerbes plus portés à l'inquiétude qu'au ressentiment. En se mêlant à ces hommes polis et silencieux, on ne peut ressentir pour eux que du bon vouloir. Comment ne pas se rappeler que, pendant trente ans, ils avaient été séparés intellectuellement et moralement du reste de la race humaine, et qu'ils n'avaient point eu part aux bienfaits de la lumière nouvelle et aux idées plus avancées et plus larges des temps modernes? Comment ne pas se rappeler que, pendant la guerre, ils étaient aussi convaincus de leur bon droit que le Nord l'était du sien? Comment ne pas se rappeler qu'ils ont plus osé, plus sacrifié, plus souffert que leurs adversaires politiques?

Ces hommes d'ailleurs en ce qui touche la nourriture de l'esprit sont restés pour la plupart si naïfs, si enfants, serions nous tentés de dire, qu'ils est impossible, quand on se trouve parmi eux,

d'entretenir à leur égard d'autres sentiments que des sentiments affectueux. A en juger par les œuvres littéraires qui encombrent les boutiques des libraires de Saint-Louis, on dirait qu'en fait de lecture les Sudistes en sont toujours aux romans de Walter Scott. Ces bonnes gens semblent avoir pris tout à fait au sérieux l'illustre romancier, comme si celui-ci avait réellement pensé qu'Ivanhoe fût un personnage plus admirable que James Watt, et que le moment était arrivé de recruter des individus disposés à arrêter la construction des machiues à vapeur et de retourner au bel âge de la chevalerie ! Que le lecteur parvenu au milieu de la vie se reporte au temps où, avec l'enthousiasme qui sied si bien à la jeunesse, il lisait les romans de l'Homère romancier de l'Écosse, et qu'il essaye de se figurer quelle espèce d'homme il serait aujourd'hui si, depuis lors, il n'avait pas lu autre chose, et il pourra se faire une idée de la clientèle qui achalande en général les librairies de Saint-Louis et des œuvres qu'on y trouve en plus grande abondance.

Une des surprises qui attendent l'étranger dans cette ville, c'est le nombre restreint de la population noire, laquelle ne compte guère plus de trois mille individus. A Chi-

cago et dans les autres villes du Nord-Ouest, les domestiques des hôtels sont en général des hommes de couleur ; à Saint-Louis, en général, ce sont des blancs. La plupart des cochers, des laquais, des portefaix et des servantes appartiennent à la race blanche. La levée est, pour ainsi dire, frangée de nègres chargeant et déchargeant les bateaux à vapeur, et les nègres sont encore employés à d'autres gros travaux ; mais ils jouent dans la vie de Saint-Louis un rôle aussi peu important que dans la vie de Boston ou de New-York.

Il existe une énorme différence entre un nègre de Chicago et un nègre de Saint-Louis, l'ombre de l'esclavage pèse encore sur les manières du nègre et lui comprime l'âme. L'homme est si imitateur, que les noirs ne croiront jamais beaucoup à eux-mêmes tant que les blancs ne croiront pas un peu aux noirs ; or, la portion demeurée sudiste de Saint-Louis n'en est pas encore venue là. Il est presque impossible de donner à un homme du Nord la plus faible idée de l'ébahissement muet, incrédule, insensé des femmes du Sud en apprenant, la guerre finie, que les nègres allaient voter. C'était comme si une dame du Nord eût lu dans un journal que les voix des rats et des souris seraient désormais comptées à l'élection du président

Mais ces signes du peu de maturité des esprits ont cédé petit à petit à la marche du temps et ce qu'il en reste tend chaque jour de plus en plus à disparaître, maintenant qu'il n'existe aucun obstacle artificiel au libre développement de l'intelligence dans le Sud. Nous doutons fort qu'aujourd'hui on pût obtenir à Saint-Louis cent votes désintéressés en faveur du rétablissement de l'esclavage dans l'État du Missouri.

Le lecteur a-t-il jamais pris la peine d'observer quel magnifique coin de la surface terrestre forme l'État du Missouri ? Que dis-je ? surface ! l'État du Missouri a des entrailles assez profondes et assez remplies pour fournir au genre humain 100 millions de tonneaux métriques de charbon par année pendant treize cents ans. Figurez-vous 69,000 kilomètres carrés de gisements houilliers — près de la moitié de l'État, et quelques uns de ces gisements ayant dix mètres d'épaisseur. Quant au fer, il n'est pas nécessaire de creuser le sol pour en trouver. La montagne donne du fer au Missouri. Pilot Knob, haut de 175 mètres et d'une contenance superficielle de 145 hectares, est une masse de fer ; et Iron Mountain (la montagne de fer), qui en est éloigné de dix kilomètres, qui a 68 mètres de hauteur et couvre une étendue de 200 hec-

tares, contient 230 millions de tonneaux de minerai, sans compter l'approvisionnement inépuisable dont on peut raisonnablement supposer l'existence au-dessous de la croûte externe du sol. On trouve dans cette région assez de fer épars pour construire une double voie de railway à travers le continent.

Les districts plombifères du Missouri comprenant près de 15,000 kilomètres carrés, et au moins 500 sites où l'on sait que le plomb peut-être exploité avec profit. Dans quinze comtés, on trouve du cuivre, et dans sept de ces comtés il y en existe assez pour payer l'exploitation de toutes les mines. L'État renferme de vastes dépôts de zinc. On y rencontre aussi de l'or ; mais le royal métal n'attire pas encore beaucoup l'attention, à cause des éblouissants trésors qu'offrent les contrées situées plus à l'Ouest. En un mot, dans un rayon de 16 kilomètres autour de Saint-Louis, on trouve en quantités suffisantes pour payer les frais d'exploitation les métaux et les minéraux suivants or, fer, plomb, zinc, cuivre, étain, argent, platine, nickel, émeri, cobalt, charbon, chaux, granit, terre de pipe, terre à briques réfractaires, marbre, couleurs métalliques et sel.

L'État contient 18 millions d'hectares de terre,

dont 3 millions de ce sol fécond qui convient particulièrement à la culture du chanvre. On compte 2 millions d'hectares qui sont des meilleurs au monde pour la production du raisin ; 8 millions d'hectares sont de bonnes terres de labour appropriées à l'agriculture ordinaire du Nord ; 800,000 hectares sont des terrains miniers. Différant sous ce rapport de quelques-uns des États situés dans la prairie, le Missouri possède une quantité suffisante de terre boisée, et la plus grande partie de ses prairies sont de l'espèce la meilleure.

On a souvent essayé de décider la grande question de savoir lequel des États de l'Union est le plus propre à l'habitation de l'homme, en raison de sa richesse et de ses agréments. Il est aisé d'arriver à une conclusion à ce sujet ; mais il est difficile de persister dans cette conclusion. Quand on suit le cours de l'Hudson, au lit large et plein jusqu'aux bords, en présence des charmes et des avantages variés qu'offre l'État à travers lequel coule cette rivière, on déclare que l'État de New-York est la plus belle et la plus noble contrée du globe. Cette opinion, on la conserve jusqu'au moment où l'on se trouve en face des beautés extérieures et des richesses cachées de la Pensylvanie. Alors on abandonne New-York, et c'est à son voisin qu'on

accorde la palme. Mais tout à coup les ressources inépuisables de la Virginie, son heureuse situation, son climat favorable, le calme enchanteur de ses cours d'eau sinueux, ses pittoresques montagnes vous frappent ; et, comme on a abandonné l'Etat de New-York, on abandonne la Pensylvanie pour s'incliner devant les merveilles de la Virginie. De la même façon, nous avons vu notre mobile affection s'attacher successivement au noble Ohio, au bel Iowa, au fertile Illinois, au délicieux Tennessee, au ravissant Minnesota.

Pour le moment, c'est le grand État du Missouri qui a notre plus vive préférence. Il n'est rien dont l'homme ait besoin et qu'il puisse raisonnablement désirer, que cet État ne fournisse en abondance. Il y trouve du grain pour sa subsistance, du tabac pour son plaisir, de l'or pour son luxe, du fer pour son usage, du vin, du coton, de la laine, du chanvre, etc. Retardé longtemps par l'esclavage dans la marche du progrès, désolé quatre ans par la guerre civile, l'État du Missouri, depuis le retour de la paix, a marché par bonds énormes. Les propriétés imposables de l'État qui, en 1863, représentaient un peu moins d'un milliard de francs, étaient estimées à 2 milliards à la fin de 1866. Elles ont depuis lors augmenté de beaucoup.

Si Saint-Louis n'était rien de plus que la ville principale d'un pareil État, ce serait une place d'une importance secondaire ; mais c'est bien autre chose encore : c'est le centre et la métropole naturelle de la vallée du Mississipi. Au-dessus de Saint-Louis, le grand fleuve est navigable sur un parcours de 1,200 kilomètres, et, au-dessous, sur un parcours de 2,150 kilomètres. A 30 kilomètres en amont de la ville, le Missouri y déverse ses eaux troubles, qui sont navigables jusqu'à un point situé à environ 4,800 kilomètres de Saint-Louis. A 300 kilomètres en aval de la cité se trouve l'embouchure de l'Ohio, qui fait communiquer la rivière de Saint-Louis avec Pittsburg, éloigné de 300 kilomètres, et avec les régions houillières et pétroléogènes de la Pensylvanie, au-dessus de Pittsburg. Les affluents navigables du Mississipi et du Missouri, sur une longueur de 18,000 kilomètres, mettent à la portée de Saint-Louis toutes les villes de quelque importance situées dans une vallée de 3,100,000 kilomètres superficiels, destinée à contenir une population de 200 millions d'habitants.

Les larges canaux que Chicago a mis tant de soin et d'activité à créer donnent également à Saint-Louis accès sur les grands lacs et lui fournissent une communication rapide avec l'océan Atlantique.

Les nombreuses lignes de chemin de fer qui sillonnent l'intérieur de l'État, et dont 3950 kilomètres étaient déjà en exploitation au 1er janvier 1877, relient la ville avec le réseau des voies occidentales, dont la principale est le chemin de fer du Pacifique. Par cette œuvre gigantesque, Saint-Louis, qui est à 1,600 kilomètres de New-York et à 3,500 kilomètres de San-Francisco, sera aussi manifestement la capitale naturelle des États-Unis qu'il est maintenant celle de la plus riche portion de l'Union. Ce ne sera pas, dans le sens géographique, la ville centrale ; mais, considérant l'importance supérieure que, pour l'Amérique, l'Europe a sur l'Asie, et plusieurs autres faits qui sautent aux yeux, ce sera le point central dans tous les sens, sauf le sens géographique ; ce sera le centre de la politique, des affaires et de la distribution des ressources nationales.

On trouve toujours une fraîcheur, une cordialité, une simplicité agréables dans une société dont le commerce a pour principal objet les produits naturels de la terre ; et c'est là une raison pour laquelle un voyageur du Nord éprouve tant de plaisir à séjourner pendant quelque temps dans les États du Sud. Il se sent comme en vacances ; il savoure la vie comme les enfants de la ville au milieu de la

campagne. Là, l'agriculture est exercée sur une échelle qui lui imprime une dignité qui n'est pas aussi facile de discerner dans un pays de petites fermes, dont chacune est exploitée par un ménage, pauvre, surchargé de travail. Saint-Louis, depuis l'époque où le commerce des fourrures est devenu le fondement de sa fortune, a été constamment un entrepôt et un marché de grains, de farine, de chanvre et de tabac ; et bien que les manufactures de la ville soient importantes et sans cesse croissantes, Saint-Louis emprunte encore la plus grande partie de son animation au commerce qui s'y fait des produits naturels du sol. La grande salle de la bourse, où s'assemblent tous les jours durant une heure et demie les deux ou trois mille notables commerçants de l'endroit, présente un spectacle récréatif pour l'homme fatigué de la vie de bureau qui peut avoir la chance d'en être témoin.

Là, sur les côtés de la longue salle, sont des tables couvertes de petites coupes de fer-blanc contenant des échantillons de maïs et de froment de toute espèce et de toute couleur, de farine, d'avoine, d'orge, de pois, de son, de graines, de pommes sèches, de sel ; sur d'autres tables sont des jambons, des échantillons de chanvre, de laine et de coton, des bouteilles d'huile minérale, végé-

tale et animale, des échantillons de cordes et nombre de marchandises analogues.

Et le personnel du lieu, quels beaux hommes au teint frais, à l'air cordial ! Voici les meuniers, aux joues rubicondes, aux habits de couleurs pâles, qui dirigent, année moyenne, la mouture de 80 à à 100 millions de kilogrammes de farine, et dont la probité et le bon sens ont mis les marques de Saint-Louis en faveur sur tous les marchés de farine du pays. Voilà les acheteurs de grains, chacun à sa place habituelle ; viennent ensuite les vendeurs portant des gobelets de froment, dans lesquels l'acheteur passe la main en demandant le prix et la quantité, mais en indiquant par un simple signe de tête s'il prend ou s'il refuse.

Ces habitués de la bourse de Saint-Louis n'en savent pas autant que ceux de la bourse de Chicago ; ils ne pensent pas comme eux, lisent beaucoup moins, font beaucoup moins de publicité et se vantent aussi beaucoup moins ; mais ils ont dans leur personne ce qui fait le charme de l'agriculteur et du gentilhomme campagnard. Évidemment ils prennent la vie plus à l'aise que leurs rivaux qui habitent plus au nord. Une grande partie de leur conversation est émaillée de mots inconnus aux profanes. Quand ils parlent de tabac,

ils décrivent les variétés de cet article dans des termes de convention, qui compose un argot intraduisible, mais qui rend parfaitement toutes les nuances de leur pensée.

N'oublions pas de constater que le niveau de l'honneur commercial a toujours été très-élevé à Saint-Louis, et que les négociants de cette ville ont toujours incliné plutôt vers un excès de prudence que vers la témérité en affaires. De même que la marque de Saint-Louis sur un baril de farine ajoute à sa valeur commerciale, de même le nom de Saint-Louis sur la carte d'un négociant facilite son accès à la confiance et au crédit dans les autres villes.

Faut-il parler ici de l'insouciance qui aux États-Unis préside proverbialement à la navigation à vapeur? Saint-Louis a au moins la franchise de publier tous les ans une liste de tous les bateaux à vapeur et de toutes les barques qui ont sombré, ont été incendiés ou ont fait explosion sur ses rivières. Il n'est pas rare de voir dans le cours d'une année les sinistres de ce genre multiple atteindre et même dépasser la centaine.

A en juger cependant par les relations qu'on a avec les braves et joyeux compagnons qui commandent et pilotent les bateaux à vapeur de Saint-

Louis, on ne peut guère supposer qu'ils aient un goût bien décidé pour se faire lancer à trente mètres en l'air, ni un penchant bien marqué à voir leur propriété et leur crédit s'engloutir dans les eaux bourbeuses du Mississipi. Telle est la concurrence parmi les propriétaires de bateaux pour se procurer des pilotes capables, que les bons pilotes demandent aujourd'hui 700 dollars, ou environ 3,600 francs par mois ; or chaque bateau doit avoir deux pilotes. Pour les explosions, il n'y a pas d'excuse ; pour les incendies, on en admet quelques-unes ; pour le sombrage, il en existe suffisamment. Un bateau à vapeur de l'Ouest est aussi facile à brûler qu'un théâtre ; il renferme dans ses flancs un volcan en activité, et la masse de combustible qu'il dépense le pousse sur son humide route à raison de 25 kilomètres à l'heure. Une étincelle égarée, qu'on perd de vue pendant dix minutes, suffit pour allumer un brasier qui ne s'éteindra qu'au fond de la rivière. Ces incendies ne peuvent être empêchés que par une vigilance systématique et assidue, à laquelle l'homme du Sud-Ouest ne s'astreint pas facilement ; il faut pourtant qu'il s'y fasse et il s'y fera.

On a, dans ces dernières années, introduit sur les grandes rivières de l'Ouest le système des re-

morqueurs et des barques, comme il existe sur l'Hudson. Des remorqueurs d'une force immense, qui ne portent point de fret, traînent derrière eux et autour d'eux, comme un canard entouré de sa famille, cinq, dix ou quinze barques spacieuses, chargées de grains, de coton et de voyageurs. Lorsqu'on arrive dans une ville, la flotte s'arrête tout juste assez longtemps pour détacher une barque et en prendre une autre. Point de halte pour s'approvisionner de combustible ; le remorqueur est assez grand pour contenir l'approvisionnement suffisant pour tout le voyage. Il en résulte une telle économie de temps, que les remorqueurs, avec dix barques chargées à leur suite, font le trajet de Saint-Louis à la Nouvelle-Orléans en six jours, c'est-à-dire le temps pris ordinairement par les plus rapides bateaux à voyageurs. De cette manière, des denrées telles que les grains peuvent être transportées par masses avec une grande économie, et le voyage sur le Mississipi est rendu presque aussi sûr qu'un voyage sur le Delaware. C'est le remorqueur, avant-garde de la masse flottante, qui encourt la majeure partie des périls provenant du fleuve et tous les accidents provenant de la chaudière. Ce système réalise un économie prodigieuse. Un de

ces grands bateaux à voyageurs, naviguant sur le Mississipi, absorbe en marche plus 5,000 francs de frais par jour, et il perd la moitié de son temps à attendre du fret. Un remorqueur capable de traîner dix barques ne dépense que mille francs par jour et perd moins d'heures qu'un bateau à voyageurs ne perd de jours.

Le Mississipi, tout morne et inoffensif qu'il paraît être habituellement, est un cours d'eau des plus intraitables. Il ne se conduit jamais de la même manière deux années de suite, il se vautre dans son lit bourbeux comme un hippopotame malade. Une année, il inonde une ville ou en ronge quelques quartiers; l'année suivante, il menace de l'abandonner et de chercher ailleurs un autre chenal. Saint-Louis même, quoiqu'à l'abri des inondations, a été obligé d'employer des moyens de contrainte considérables pour empêcher le monstre d'entamer la rive située sur l'État de l'Illinois, en laissant à tout jamais à sec la levée devenue inutile. Tous les dix ou quinze ans aussi, le fleuve monte assez haut pour franchir les portes de façade des magasins situés sur la levée, près du chenal. Les anciens de la ville se rappellent le soir où l'inondation menaçait en même temps qu'un acteur favori, le célèbre Edwin Forrest, jouait au

théâtre ; chaque fois que le rideau baissait, les spectateurs s'élançaient dehors pour recueillir les dernières nouvelles de la crue du fleuve : quand la représentation fut terminée, toute l'assistance se précipita pêle-mêle sur la levée pour voir de ses yeux qui avait ses caves inondées, qui son premier étage envahi par les eaux.

La glace est aussi un sujet de terreur à Saint-Louis. Elle est inoffensive pendant qu'elle se forme et tant qu'elle reste solide. Tout au contraire, elle fournit un pont commode sur lequel, durant tout un mois quelquefois, sont traînés les plus lourds fardeaux. C'est la débâcle qui cause les alarmes. Le long du bord légèrement coudé de la levée, une centaine de bateaux à vapeur sont immobilisés, la proue dans le sable et la poupe engagée dans la glace la plus épaisse. Des cordes et des câbles en amarrent quelques-uns au rivage ; d'autres s'en remettent au hasard et ne sont retenus par rien ; un petit nombre sont à l'ancre au milieu du fleuve, et d'autres sont rangés en ligne de bataille sur la rive opposée. La glace ne prévient personne de ses intentions, et peu à peu se relâche la vigilance des milliers de gens intéressés à redouter la débâcle. Tout à coup, au moment où l'on y songe le moins, on entend une voix qui s'écrie : « Elle remue ! »

Tous les yeux se tournent vers le même point. La rupture de la glace offre cette terrible particularité que, lorsque l'immense plancher commence à céder, toute la masse s'ébranle à la fois, si lentement, si silencieusement, que, pendant quelques minutes, quiconque n'en a pas l'expérience ne saurait s'apercevoir du mouvement.

Aussitôt qu'on a acquis la certitude que la glace s'en va, le tocsin sonne aux cloches qui, d'ordinaire, annoncent les incendies, et toute la ville accourt sur la levée pour empêcher la destruction des bateaux à vapeur ou en être témoin.

L'immense nappe de glace, épaisse de deux à trois pieds, commence bientôt à porter un choc terrible à la ligne des bateaux. Il faut que quelque chose cède. Rien ne peut arrêter la poussée une fois commencée, rien ne peut résister à l'immense pression qui part de centaines de kilomètres en amont. Soudain, le silence est rompu ; le plancher craque ; des fissures se manifestent ; quelques bateaux sont broyés comme des coquilles de noix ; d'autres disparaissent tout entiers au fond du fleuve, bon nombre sont jetés violemment les uns contre les autres ; quelques-uns, soulevés par la quille, vont grimper sur les glaçons. Cependant les maîtres et employés des bateaux, aidés des

pompiers et de citoyens zélés, font des efforts surhumains pour sauver leur propriété, et la levée tout entière, aussi loin que le regard peut s'étendre, présente une scène d'agitation et de consternation indicible.

On cite des débacles dans lesquelles vingt bateaux à vapeur ont été broyés et coulés en quelques minutes. Le génie humain peut cependant porter remède à ce danger annuel, Saint-Louis doit y réfléchir et aviser.

Ceux qui s'en vont répétant que l'Église catholique romaine a, comme institution, fait son temps en ce monde, n'ont qu'à passer quelques moments à Saint-Louis pour voir s'évanouir leurs illusions. Les catholiques français, allemands et irlandais forment près de la moitié de la population, et les propriétés de l'Église en bâtiments et en terre sont évalués à une cinquantaine de millions de francs. Depuis l'unique tente où la messe fut célébrée pour la première fois sur l'emplacement de la ville, il y a de cela cent dix-neuf ans, et qui fut bientôt remplacée par une petite église de bois, le nombre des lieux consacrés au culte a augmenté au point que l'on compte aujourd'hui trente et quelques églises et chapelles catholiques, c'est-à-dire moitié plus que n'en

possède aucune des autres sectes religieuses.

Les catholiques n'ont pas non plus dépensé tout leur argent à élever des églises d'une magnificence prématurée. Ils en ont réservé une bonne part pour instruire la jeunesse, pour soigner les malades, pour soutenir les faibles et procurer un refuge aux déshérités. Longue est la liste des établissements catholiques d'instruction générale : universités, colléges, pensionnats, écoles, bibliothèques, etc. ; et longue aussi celle des établissements charitables : hôpitaux, hospices, asiles, orphelinats, appartenant à ce culte. L'état florissant du plus grand nombre de ces fondations prouve surabondamment qu'il est loin d'y avoir là apparence d'épuisement.

Si la base de la civilisation de Saint-Louis est catholique, les institutions progressistes et avancées y ont de fortes racines. Personne ne doit craindre pour l'avenir de la ville. Le système des écoles publiques y fonctionne à merveille ; il a pour lui l'opinion et l'État. L'Université Washington, fondée sur le principe d'une tolérance entière et absolue, possède, avec des ressources pécuniaires considérables, un bel édifice et un corps de professeurs éclairés et patriotes. Elle est destinée à jouer un rôle important dans l'enseignement du Sud-Ouest.

Une des plus grandes et des plus respectables sectes protestantes de Saint-Louis, c'est celle des Unitariens.

Depuis un certain nombre d'années, il existe dans la ville une bibliothèque des négociants, qui compte maintenant 40,000 volumes. La salle principale, qui est plutôt une galerie qu'une bibliothèque, renferme une centaine d'œuvres d'art, toutes dignes d'intérêt, et dont un certain nombre sont excellentes. C'est à Saint-Louis que Harriet Hosmer trouva son protecteur le plus libéral dans la personne de M. Wagman Crow, sous les auspices de qui elle a étudié et pratiqué son art ; et c'est dans cette bibliothèque qu'on trouve la plus grande collection de ses œuvres. Saint-Louis est fier de miss Hosmer et revendique, pour ainsi dire, une part dans sa renommée.

Des deux principaux journaux de la ville, l'un suit en politique la ligne républicaine ; l'autre a adopté les errements démocratiques. L'un et l'autre sont dirigés avec beaucoup de verve et à grands frais.

Quel spectacle intéressant que le développement de ces villes de l'Ouest ! et quelle satisfaction pour les cœurs américains patriotes, de découvrir que,

dans ces villes, les esprits influents sont tous pénétrés de cette pensée, que sans négliger les intérêts présents, il leur faut, avant tout, travailler pour l'avenir et préparer, pour ainsi dire, la postérité !

III

CINCINNATI.

Les Français possesseurs des contrées de l'Ouest de l'Amérique septentrionale appelaient l'Ohio *la Belle Rivière*. L'Ohio pouvait bien, en effet, paraître une belle rivière à ceux qui l'abordaient au sortir du pays plat du Mississipi et en suivaient les pittoresques méandres au milieu de collines boisées frangées à la base d'une verte bande de hautes herbes. Mais les voyageurs venant des États riverains de l'Atlantique, habitués qu'ils sont aux eaux claires, étincelantes, aux lits remplis jusqu'aux bords de fleuves tels que le James, le Delaware et l'Hudson, ne comprennent guère tout d'abord l'à-propos du vieux surnom français de *la Belle Rivière* appliqué à l'Ohio. L'eau de l'Ohio est jaune et de chaque côté de son lit on rencontre ordinairement une large rampe de terre jaunâtre, d'où

l'eau s'est retirée, et qu'elle inondera à la prochaine crue.

L'Ohio monte ou baisse continuellement. De même que, dans le Sud, l'article le plus intéressant des gazettes est le prix du coton, et à New-York le cours de l'or, de même dans l'Ouest le journaliste a pour devoir particulier de tenir le public au courant de la profondeur des cours d'eau. L'Ohio, pendant les saisons pluvieuses, a douze mètres de profondeur de plus que dans la saison sèche. Il y a une différence de six mètres entre le point le plus bas auquel la rivière soit jamais descendue à Cincinnati et la marque qui rappelle sa crue la plus forte. Si les fleuves de l'est étaient sujets à des variations semblables, les grandes villes de leurs rives seraient submergées une ou deux fois par an.

A la vérité, ces grands fleuves de l'Ouest sont des fossés creusés par la nature pour drainer le continent, de simples canaux de desséchement pour enlever l'excédant d'eau fourni par les pluies. Dans l'Est, l'eau joue un rôle dans la vie, dans les plaisirs, dans l'imagination, dans le souvenir de la population. On descend à l'île du Lapin (Coney island) par une chaude après-midi ; on entreprend une excursion au cap May ; on vogue dans la rade de

Boston, on remonte le courant au clair de la lune avec accompagnement d'orchestre et de musiciens; on va passer la journée sur le bord des pêcheries; on prend le chemin de fer du lac Erié pour aller pêcher la truite tout une semaine; on a une part dans la propriété d'un petit schooner; on a des clubs d'amateurs d'yachts, des régates et des joutes; on bâtit des villas ayant vue sur l'eau.

Il n'y a guère de tout cela dans les contrées de l'Ouest; car les rivières n'y sont pas fort séduisantes, et les grands lacs sont dangereux. A Chicago, il y a quelques années, on a essayé d'organiser des parties d'yacht périodiques; mais dans le cours du voyage d'expérience un coup de vent fit chavirer l'esquif, et l'équipage, à sa grande confusion, dut passer plusieurs heures sur la quille retournée, avant d'être secouru par un bateau qui passait par là d'aventure. Ensuite, si l'on tente des excursions, on est exposé sur les lacs au terrible inconvénient du mal de mer; sur les rivières, à celui d'une chaleur accablante, et ni sur les uns ni sur les autres, il n'y a rien qui vaille la peine d'être vu. Tout ce qu'on peut faire, c'est d'aller à une certaine distance, de virer de bord et de revenir : promenade monotone et peu divertissante.

Au résumé donc, les cours d'eau, dans l'Ouest,

contribuent peu au confort et à l'agrément de la population qui habite sur leurs rives. Dans la grande ville d'Erié, pas une maison n'a été bâtie de manière à avoir vue sur le lac, quoique les bords offrent des sites très-propres à y bâtir ; et il n'y a pas d'apparence que jamais personne descende pour voir le lac, car on ne trouve pas trace de sentier sur les pentes couvertes d'herbes qui le bordent.

L'Ohio a un autre inconvénient. La terre du fond, comme on l'appelle, entre le bord de l'eau et les collines, est généralement basse et étroite. Nulle part il n'y a place pour une grande ville, et les collines ne pourraient être cultivées qu'en comblant une certaine partie de l'Ohio et du Kentucky. Quand le voyageur a gravi le sommet de ces mamelons accidentés, il n'a atteint que l'altitude moyenne du pays ; ce ne sont pas, en effet, les bords de la rivière qui sont élevés, c'est la rivière elle-même qui est basse. C'est une erreur de dire que l'Ohio est une rivière à bords élevés. Ces collines continues, autour desquelles ce cours d'eau tourne, serpente, se courbe, sont simplement les hauteurs de la région à travers laquelle la rivière a dû se frayer un chemin. Quand on a gagné le haut de Cincinnati, par le railway spécial en plan incliné, ou, après une marche haletante, par

une route en zigzag, on s'aperçoit avec étonnement qu'on n'a fait qu'atteindre le sommet d'une vague dans un océan de collines.

Il existe toujours une raison pour qu'une ville soit où elle est et non ailleurs. Rien n'est plus conforme à certaines lois physiques que l'installation le développement et le déclin des villes. Même l'emplacement particulier n'est pas une chose du hasard ; on peut le voir par les situations de Paris, de Londres, de Constantinople et de toutes les autres grandes capitales du monde. La raison d'existence d'une ville consiste en ce qu'elle fournit à la contrée qui l'environne les avantages que celle-ci ne peut se procurer par elle-même. Dans l'enfance des établissements créés sur les bords de l'Ohio, à l'époque où l'on ne savait pas encore lequel de ces établissements l'emporterait sur les autres, l'avantage le plus recherché et le plus difficile à obtenir, c'était la sécurité ; or Cincinnati fut le centre le plus promptement capable de satisfaire à ce besoin le plus universel.

En décembre 1788, quinze ou vingt hommes descendirent l'Ohio au milieu des masses flottantes de glace ; et ayant atterri sur l'emplacement de Cincinnati, ils élevèrent des cabanes et plantèrent les jalons d'une ville. Mathias Denman, du New-

Jersey, avait acheté là huit cents acres de terre, à raison de trente sous l'acre, c'est-à-dire environ 320 hectares moyennant 1200 francs, et la troupe d'aventuriers dont nous venons de parler s'installa sur ce terrain avec son assistance et à son profit.

Des habitants du New-Jersey et de la Pensylvanie s'avançaient dans l'intérieur par la voie de l'Ohio, et des colonies se fondaient çà et là, toutes les fois qu'on pouvait réunir un nombre de pionniers suffisant pour se défendre contre les Indiens. Le président Washington envoya quelques compagnies de soldats pour protéger cette avant-garde; mais la grande question était de savoir où l'on posterait ces troupes. Le major qui les commandait était d'abord disposé à les établir à North-Bend; mais pendant qu'il choisissait dans ces parages un site pour construire un fort, il s'éprit de la fille d'un colon, lequel nourrissant d'autres projets d'alliance, jugea préférable de transporter sa famille plus loin, et d'aller se fixer à Cincinnati. Le major alors commença à douter qu'après tout North-Bend fût un lieu convenable pour une position militaire, et il pensa qu'il valait mieux examiner Cincinnati d'abord. Cincinnati lui plut beaucoup. Il y transféra ses troupes, y construisit un fort, et fit ainsi du voisinage l'endroit le plus sûr du pays

situé au-dessous de Pittsburg. Cet évènement fut décisif. Cincinnati eut le pas sur les villes de l'Ohio, et il l'a conservé.

Dans toute l'histoire de Cincinnati, c'est là, à notre connaissance, le seul incident qui ait une teinte de romanesque. L'emplacement de la ville est le seul d'ailleurs des bords de l'Ohio où cent mille habitants puissent vivre commodément sans avoir à escalader les flancs d'une colline escarpée. Il est à mi-chemin environ, entre la source et l'embouchure de la rivière ; car l'Ohio a quinze cent cinquante kilomètres de parcours, et Cincinnati est à huit cents kilomètres du Mississipi.

La ville se trouve presque au centre de la grande vallée de l'Ohio; elle est, à vrai dire, précisément à l'endroit où elle doit être, au seul endroit où la capitale pouvait s'installer, lors même que le major Doughty n'eût pas été entraîné là par le motif que nous avons dit. Il est superflu de noter que Cincinnati est situé sur un coude de l'Ohio : l'Ohio n'étant formé que de coudes, tout ce qui est situé sur ses bords doit être nécessairement sur un coude. On dirait que cette rivière a pris à tâche de tracer continuellement la lettre S à la surface de la terre. A Cincinnati, les collines s'élèvent, de chaque côté de la rivière, à deux kilomètres et demi

environ des bords, laissant assez d'espace libre pour l'emplacement d'une grande ville, mais non pas pour l'importante cité de deux cent cinquante-cinq mille âmes que Cincinnati est devenue, d'après le recensement de 1880.

Cincinnati est un nom bizarre pour une ville, qu'on l'envisage comme un génitif latin singulier ou comme un nominatif pluriel. L'histoire rapporte que les premiers colons nommèrent une commission composée d'un seul individu pour donner un nom au site de la colonie. Le personnage choisi pour s'acquitter de ce soin avait été maître d'école, il fit appel à toute la science qu'il tenait de sa première profession. Il voulait que le nom de la future cité exprimât le fait qu'elle était située en face de l'embouchure de la rivière Licking. Il savait que *ville* était la traduction française du mot anglais *city* ; que *os* était le latin d'*embouchure*, que *anti*, dans la composition, pouvait signifier *en face de* et que la première lettre de *Licking* était un *L*. En combinant ces divers fragments d'érudition, il finit par accoucher du mot *Losantiville*, que ses compagnons acceptèrent pour nom à donner à leur petit groupe de cabanes de bois, et c'est sous cette dénomination que le groupe en question figure sur quelques–unes des plus anciennes cartes de l'Ohio.

Mais la gloire du maître d'école fut de courte durée. Le village avait atteint l'âge respectable de quinze mois, lorsque le général Saint-Clair, en tournée d'inspection, vint le visiter et railla le nom qu'on lui avait donné. Ayant créé un comté (*county*) dont ce village était le seul endroit habité, il appela le comté *Hamilton* et insista pour qu'on appelât le village *Cincinnati*, du nom d'une société dont le colonel Hamilton et lui-même étaient membres. A cette époque, — on était dans l'été de 1790, — Cincinnati se composait de quarante cabanes formées de troncs d'arbres, de deux petites maisons de bois charpenté, et d'un fort occupé par une ou deux compagnies de soldats.

On parle quelquefois des « villes de l'Ouest, » comme si le mot *Ouest* disait tout, et comme si les villes situées à l'ouest des monts Alleghany se ressemblaient toutes. Il est loin d'en être ainsi. Chaque ville des pays de l'Ouest, — ainsi que chaque État, chaque comté, chaque localité, — a un caractère qui lui est propre et qu'elle doit principalement aux habitants qui l'ont fondée. Berlin ne diffère pas plus de Vienne, Lyon de Marseille, Birmingham de Liverpool que Cincinnati de Chicago ou de Saint-Louis ; et toutes ces différences remontent à l'origine même de ces villes.

L'Ohio, formé de la réunion de deux rivières de la Pensylvanie, est, à l'ouest, le débouché naturel de l'excédant de la population de la Pensylvanie et du New-Jersey. Il s'ensuit que les premiers quatre-vingt-dix mille habitants de Cincinnati venaient en majeure partie de ces États ; c'étaient des protestants honnêtes, laborieux, économes, ayant moins de savoir et d'esprit public que les populations de la Nouvelle-Angleterre. Les Suédois, les Danois, les Allemands, les Irlandais protestants, qui se répandirent dans la Pensylvanie et dans le New-Jersey du temps de Franklin, attirés par la parfaite tolérance établie par William Penn, étaient d'excellentes gens ; mais ils n'avaient ni l'activité intellectuelle ni la rigidité religieuse des puritains anglais. Habiles calculateurs, travailleurs infatigables, ils étaient plus aptes à accumuler des richesses qu'à aller au loin risquer leurs capitaux dans des entreprises aventureuses, et ils mettaient plus d'orgueil à posséder réellement qu'à faire montre d'opulence, à avoir une vaste grange qu'à habiter une demeure coquette. Ils aimaient certainement mieux bâtir une église qu'une maison d'école, et le libraire-colporteur ne leur vendait guère que des almanachs.

Ce sont les descendants de es hommes qui fon-

dèrent Cincinnati et en firent une ville prospère, active, mais triste et peu intelligente. Ensuite survint une poignée d'Yankees. Ceux-ci donnèrent de la vie à la masse, introduisirent dans le pays quelques idées vivifiantes, encouragèrent les écoles, créèrent des bibliothèques, établirent de nouvelles manufactures et stimulèrent les améliorations publiques. Puis arriva ce flot pressé d'Allemands qui fonda dans chacune des villes de l'Ouest un quartier germanique populeux, une ville dans une ville. En même temps, de jeunes hommes vinrent des États du Sud en nombre considérable s'établir à Cincinnati ; entre eux et les filles des riches Yankees de la localité, les mariages devinrent fréquents, et les familles qui en naquirent constituèrent, de 1830 à 1861, la classe dominante de la ville.

Il n'y avait peut-être pas dans toute la chrétienté une ville aussi grande et aussi riche, où l'on rencontrât moins d'activité intellectuelle et moins d'esprit public éclairé que Cincinnati avant la guerre de la sécession. Cincinnati était devenu excessivement opulent. Dans les premiers temps de son existence, l'extrême difficulté et les frais énormes du transport des marchandises à travers les montagnes et par le cours sinueux de l'Ohio

avaient forcé les habitants à se faire manufacturiers, et Cincinnati était devenu la grande usine et aussi le grand entrepôt de la vaste et populeuse vallée de l'Ohio. Sa richesse était légitimement gagnée. Ce fut Cincinnati qui inventa et perfectionna le fameux système consistant à fourrer quatre ou cinq hectolitres de blé dans un porc, à fourrer ce porc dans un baril et à l'envoyer par delà les monts et l'Océan nourrir le genre humain. Cincinnati importait ou fabriquait presque tout ce que la population de trois ou quatre États avait les moyens d'acheter, recevant en retour de ces États presque tout ce qu'ils pouvaient épargner, et tirant profit de cette double opération.

Ce genre d'affaires, en somme, se faisait honnêtement et convenablement. D'immenses fortunes furent acquises ainsi. Nicolas Longworth mourut riche à soixante millions de francs et l'on ne serait pas embarrassé de trouver en ce moment à Cincinnati encore soixante à soixante-dix personnes dont la fortune est évaluée à cinq millions de francs ou même plus. Mais, avec toute cette richesse et toute cette aptitude aux affaires, les habitants de Cincinnati déployaient peu de cet esprit de progrès qui, transformant Chicago dans l'espace d'une trentaine d'années, a fait d'un véritable marécage

une cité splendide, accessible à toute la population des prairies. Il y avait, pour ainsi dire, trop de lest pour une si petite barque. Les habitants, absorbés par leurs affaires, se trouvaient satisfaits de voir leurs affaires prospérer. A des conférences publiques, à des lectures, on ne songeait même pas. Les livres d'un ordre élevé étaient peu demandés (nous disons peu, eu égard à l'importance et à la richesse de la ville) ; on y avait peu de goût pour les arts ; on donnait peu de concerts, et il n'y avait point de théâtre en état de plaire à des personnes de bon ton. Cincinnati était le paradis des thésauriseurs, des vieux *hunkers*.

Limitrophe d'un État à esclaves, ayant ses principales familles liées par mariage avec celle de la Virginie, du Maryland et du Kentucky, et entretenant des relations commerciales avec le Sud, il n'y avait pas de ville, sans même excepter Baltimore, qui fût plus saturée de l'esprit de *hunkerisme*, cet horrible mélange de vanité et d'avarice qui a rendu les populations de Nord si longtemps complices du crime de l'esclavage. C'est à Cincinnati, en 1836, qu'une faction composée des citoyens les mieux posés, ayant tout d'abord « résolu », dans une assemblée publique, qu'on ne devait laisser ni publier ni mettre en circulation les journaux aboli-

tionnistes, envahit les bureaux du *Philanthropist*, édité par James C. Birmey, dispersa les caractères d'imprimerie et jeta la presse dans la rivière. C'est à Cincinnati, en 1841, que les autorités se virent forcées de remplir les prisons de nègres pour empêcher ces malheureux d'être massacrés. Des scènes analogues se sont produites dans d'autres villes; mais de pareils actes de violence avaient plus de signification à Cincinnati que dans la plupart des autres localités, car les habitants de Cincinnati ont toujours été notés pour leurs habitudes d'ordre et leur respect des lois.

La guerre a régénéré Cincinnati, — nous ne disons pas qu'elle a *commencé* à régénérer cette ville, parce que le mot *régénération* signifie seulement le commencement d'une nouvelle vie. Parmi les principales familles, il en est peu qui n'aient fourni un adhérent à la rébellion, et tous les hommes, à quelque classe qu'ils appartinssent, ont été forcés de choisir un drapeau. La grande masse de la population n'a pas eu un moment d'hésitation, et un courant de sentiment patriotique s'est manifesté, qui a réduit au silence, expulsé ou converti les partisans de la sécession. Les longues relations d'affaires avec le Sud ont été rompues, et Cincinnati a trouvé une occupation plus lucrative dans la

fourniture des canonnières et des approvisionnements militaires au gouvernement. La vieille aristocratie a perdu son prestige ; son pouvoir a été brisé ; elle a cessé d'influencer les élections, de monopoliser les emplois, et d'abaisser le niveau du patriotisme. Cincinnati a vu l'ère de sa renaissance; il a *commencé* une nouvelle vie. Aujourd'hui, les administrateurs de la ville sont doués de ce noble apanage des hommes libres, de cette souveraine vertu du citoyen, le sentiment du bien public, qui a déjà produit ses fruits précieux et qui est à la veille de faire de la ville la véritable capitale de la vallée de l'Ohio, la source de tout ce qui aide et orne la civilisation,

Cincinnati, comme New-York, est un groupe de villes et de bourgs portant différents noms et situés dans différents États. Les gens ambitieux d'emplois municipaux eussent bien fait d'aller à Cincinnati ; car, dans les limites de l'agglomération dont se compose réellement la ville, on comptait il n'y a pas encore bien longtemps sept maires, sept conseils d'*aldermen*, sept cités distinctes et complétement organisées. Un citoyen de New-York pourrait être frappé de stupeur en apprenant un pareil fait et ne reprendre ses sens que pour essayer mentalement de résoudre le problème suivant :

Si un maire et un conseil municipal, dans une ville d'un million et demi d'habitants, peuvent escamoter cinquante millions de francs par an, combien escamoteront sept maires et sept conseils municipaux dans une ville de deux cent cinquante-cinq mille habitants ?

Laissons là la solution, pour nous hâter d'assurer le lecteur que Cincinnati est gouverné par et pour ses propres citoyens, lesquels prennent le même soin des deniers publics que de leurs biens personnels. D'ailleurs dans ces dernières années les limites de la ville proprement dite, ont été étendues par l'annexion de plusieurs villages dont les plus importants sont Columbia, Walnut Hills, Mount Auburn et Cumminsville, lesquels toutefois conservent toujours leurs anciens noms. Cincinnati est divisé en 25 quartiers (*wards*) et administré par un maire élu pour 2 ans et recevant un traitement annuel de 4,000 dollars (soit 20,800 fr.), par un conseil de 25 aldermen et 50 conseillers municipaux. Tout le mobilier de la salle du conseil de Cincinnati, bien qu'il soit solide et suffisant, ne coûte pas plus dans son ensemble qu'un seul des meubles de luxe qui ornent la salle du conseil de l'hôtel de ville de New-York. Les habitants de Cincinnati ont des idées tellement primi-

tives, qu'ils regarderaient l'homme qui s'approprierait les deniers publics comme un voleur plus vil que celui qui se contenterait de vider la poche d'un particulier.

Voici l'explication des sept maires de Cincinnati : sur la rive méridionale de l'Ohio, en face de la ville, beaucoup de manufactures ont trouvé des emplacements convenables ; ainsi s'est formée et agrandie la ville de Covington (24,500) habitants), qui est divisée en deux parties par la rivière Licking et dont la partie orientale a formé Newport (15,000 habitants). Ensuite on compte dans les faubourgs de Cincinnati, sur la colline, cinq groupes de villas, dont chacun a jugé à propos à un moment donné de s'organiser en municipalité, afin de se tenir distinct et isolé, et de faire lui-même ses petites lois et ses petits règlements. Les maires et les *aldermen* de ces groupes ruraux de peu d'importance sont des négociants de Cincinnati, que leur voiture conduit tous les matins à leurs magasins et ramène tous les soirs à leurs villas. C'est ainsi qu'on rencontre des aldermen à tous les coins. Vous qui entrez pour acheter dans tel magasin, sachez que c'est peut-être un maire qui vous sert, et que la facture qui vous est donnée porte peut-être l'acquit d'un

magistrat municipal ! Aucun autographe n'est plus estimé à Cincinnati que la signature d'un de ces magnats municipaux au bas d'une lettre de change.

Mais jetons un coup d'œil sur la ville. La rivière présente un spectacle animé. Sur la rive kentuckienne, on aperçoit Covington et Newport, sombre amas de briques et de hautes cheminées, dont les noires émanations ne cessent d'enfumer la vallée. Sur Cincinnati plane aussi habituellement un épais nuage, auquel chaque cheminée fournit sa quote-part. L'usage universel qu'on y fait d'un carbon de terre bitumineux à bas prix rend les villes de l'Ouest presque aussi sombres que Londres. A Cincinnati, la fumée envahit toutes les maisons, ternit les tapis, noircit les rideaux, gâte les peintures et contrarie fort les élégantes. Des propriétaires assurent que la fumée qui pénètre ainsi partout double presque le travail de l'entretien d'une maison dans un état passable de propreté.

Une femme qui, à Cincinnati, porte des vêtements, des rubans ou des gants de couleur claire, doit être ou très-jeune, ou très-riche, ou très-prodigue ; jamais les femmes de bon sens ou d'expérience ne pensent à rien porter de cette nuance. Si les cœurs purs abondent à Cincinnati, les mains

propres y sont rares. La fumée dépose une suie fine à la surface de tous les objets, surtout sur les vêtements masculins de laine, si bien qu'un homme ne peut toucher son habit sans se noircir les doigts. L'étranger qui débarque passe son temps, les deux premiers jours, à se laver les mains; mais il reconnaît bientôt la folie d'en agir de la sorte, et il abandonne ses mains à leur triste sort. Une lettre écrite à Cincinnati par une journée humide, quand le crêpe en question s'étend sur la ville, emporte avec elle une odeur de fumée bitumineuse, bien faite pour réjouir le fils de l'Ohio malade de nostalgie à Calcutta ou à Canton. Cette fumée universelle est un impôt qui pèse sur chaque habitant, impôt qui peut s'évaluer en argent, et dont le chiffre total est de plusieurs millions chaque année. N'est-il donc pas de remède à un pareil état de choses? Que fait-on des fumivores brevetés? N'y a-t-il pas d'Yankees dans l'Ouest?

Avant que le voyageur, flânant sur la levée, ait fini de s'étonner de la prodigieuse quantité de fumée qui l'environne, son œil est arrêté par le pont suspendu qui, du sommet d'une colline escarpée, va rejoindre une tour de soixante mètres de haut, pour franchir de là d'un seul bond la rivière dans toute la largeur, et aboutir à une autre culée

énorme, située sur la rive de Covington. D'une tour à l'autre, la distance est de trois cent dix-sept mètres ; c'est aussi la longueur du tablier du pont. Ce pont est suspendu, à trente mètres au-dessus de la marque des eaux basses, par deux cables de fil de fer. Vu d'en bas et à distance, ce pont a l'air d'une toile d'araignée que pourrait emporter le vent. Le défilé d'un troupeau d'éléphants ne le ferait cependant pas fléchir. Le rocher de Gibraltar n'est pas plus ferme sous le pied que ce pont aérien, sur lequel passent sans cesse d'innombrables convois de voitures et de piétons. On a calculé que, outre son propre poids, qui est de six cents tonneaux métriques, il peut en supporter un de seize mille. En d'autres termes, toute la population de Cincinnati pourrait se porter sur ce pont sans danger de le voir se rompre. Cet ouvrage remarquable, dont la construction a coûté près de vingt millions de francs, commencé en 1858, a mis à une rude épreuve la patience et la confiance des deux villes ; mais il n'était pas plus tôt terminé, que Cincinnati devançait déjà en espérance le jour où il serait le lien de communication entre le lac Érié et le golfe du Mexique, le jour où trente heures seulement sépareraient Cincinnati de Mobile. Ce pont a deux voies pour les voitures et

deux pour les piétons. Plus loin en amont de la rivière est un pont à arches de fer pour le railway. Outre la voie spéciale pour le service des trains il a une voie pour les voitures et une pour les piétons. La communication entre les deux rives de l'Ohio est facilitée en outre par trois bacs à vapeur. Cincinnati s'allonge sur le bord de la rivière sur une distance de 15 à 16 kilomètres avec une largeur moyenne de 4 kilomètres et demi.

La levée qui borde le grand coude sur lequel est construite la ville, présente toutes les variétés des bateaux à vapeur de l'Ouest. A vrai dire, il faudrait qu'un voyageur fût bien difficile à contenter, pour qu'il ne pût trouver là un steamer faisant route pour un endroit déterminé qu'il aimerait à visiter. La moyenne annuelle des arrivées de steamers à Cincinnati pendant la période décennale finissant en août 1875 a été de 2713 et celle des départs de 2680. Du fond du pays minier du Youghiogheny jusqu'aux sources de la rivière Rouge, de Saint-Paul à la Nouvelle-Orléans et pour tous les ports intermédiaires, vous n'avez qu'à prendre votre billet et choisir parmi vingcinq mille kilomètres de cours d'eau navigables tout à votre disposition.

On remarque entre autres, par ci par là, un ba-

teau à vapeur, à peu près grand comme un omnibus, disposé à la manière des voitures de colporteurs, et plein des marchandises variées que vendent les colporteurs. Ces petits bateaux vont, paraît-il, de village en village, longeant les bords de ces rivières interminables, et renouvelant leurs provisions dans les grandes villes ; ils parcourent ainsi des milliers de kilomètres, et ne retournent à leur point de départ qu'à la fin de la saison. Ils peuvent remonter les rivières plus loin que les gros bateaux, et il n'est guère d'eau trop basse pour eux. D'autres bateaux à vapeur, — le lecteur le sait probablement, — sont disposés en théâtres, en musées, en cirques, en ménageries, et vont de ville en ville, annonçant leur arrivée à grand renfort de sifflets de vapeur. Quel progrès sur l'ancien système des bateleurs ambulants traînés par des haridelles et donnant leurs séances dans une grange ! Sur l'Ohio, l'acteur vient logé dans une cabine confortable, où il se retire lorsque la représentation est finie pour se réveiller le lendemain matin dans une nouvelle localité, où l'attendent de nouveaux triomphes.

Le long de la levée, tout près de la ligne des magasins, on voit une rangée de piliers massifs, d'un mètre d'épaisseur et de six de hauteur. L'uti-

lité de ces piliers est un sujet de perplexité pour l'étranger. La crue de la rivière amène les bateaux à vapeur aux portes mêmes des maisons qui font face à la rivière ; or c'est à ces énormes points fixes qu'on les amarre pour les empêcher d'être entraînés par la rapidité du courant.

Du point culminant de la levée, on s'avance dans la ville en montant toujours la colline, à moins qu'on ne tourne à droite ou à gauche.

Ici, on se croirait dans Philadelphie, avec ses rues parallèles, baptisées d'après l'ordre numérique, *rue première*, *rue deuxième*, *rue troisième*, etc., et ses rues traversières portant les noms des arbres que William Penn trouva sur les bords du Delaware, *rue du Noyer*, *rue de l'Acacia*, rue *du Sycomore*, etc. Les rues rapprochées de la rivière sont bordées de magasins de gros, ayant la simplicité massive de ceux de Philadelphie ; à mesure qu'on monte, on atteint les rues, où sont les boutiques de détail, plus brillantes et toutes dans le goût moderne de la sobre élégance philadelphienne. C'est une ville belle, solide ; les maisons de construction nouvelle, en pierre d'une teinte claire, sont très-hautes et bien bâties, les rues, pavées de petits cailloux polis par les eaux rapides de l'Ohio, sont aussi propres que celles de

Boston. Dans la rue Quatrième, tels magasins d'étoffes peuvent lutter en splendeurs avec les plus vantés de New-York, et plusieurs autres établissements, organisés sur la plus grande échelle, égalent sous tous les rapports ceux des villes souveraines de l'Atlantique. La seule différence, c'est qu'à New-York, ces constructions monumentales sont en plus grand nombre.

Quand on a dépassé la rue Cinquième, qui est à un kilomètre environ de la rivière, on a atteint l'extrémité de la partie élégante de la ville ; tout ce qui est au delà et aux alentours est la laide Philadelphie, noire de suie et perdue dans son nuage de fumée. Le vaste et populeux quartier allemand ressemble précisément au quartier allemand de Philadelphie (avec une exception en faveur de la bière, qui y est meilleure) ; enfin ses vieilles maisons, larges, carrées, spacieuses, sont exactement ce que seraient les plus vieilles maisons de Philadelphie, si Philadelphie brûlait de la houille bitumineuse.

Tout New-Yorkais suppose naturellement que dans une ville grande et riche, il doit y avoir une rue par excellence, illustre comme la Cinquième avenue de sa ville natale, d'où l'on peut observer le genre humain de la fenêtre d'un club, ou bien

où l'on peut être observé soi-même à titre de membre du même genre humain. On ne trouve pas de rue pareille à Cincinnati, et cela pour une raison qui devient sensible dès la première promenade un peu longue à laquelle on se livre. Quand l'étranger a perdu haleine à gravir le coteau sur lequel la ville est bâtie, sur un point situé à un kilomètre et demi de la rivière, il voit se dresser devant lui une colline presque à pic, d'environ cent quarante mètres de haut, qui a été entaillé de mille façons, jusqu'à ne plus ressembler qu'à un immense monceau de sable. Autour de la base de cette disgracieuse montagne sont des abattoirs et des brasseries qui la couvrent de fumée, et de vastes parcs remplis de porcs vivants destinés à être convertis en salaisons. Le voyageur qui a déjà, à son avis, fait une ascension passable pour un seul jour, regarde naturellement cette hauteur comme le terme de tout chose à Cincinnati; mais, une fois arrivé au pied, il découvre la route en zigzag déjà mentionnée qui conduit au sommet par une série de pentes faciles.

Saluez! devant vous est la Cinquième avenue de Cincinnati. Ce n'est pas simplement l'agréable rue de maisons de campagne et de jardins longeant le front de la colline, il y a autre chose encore. Mon-

tez à la coupole de l'école de jeunes demoiselles du mont Auburn, qui est située près du point le plus élevé ; promenez vos regards sur une mer de collines ombreuses et pittoresques ; remarquez sur chaque sommet, aussi loin que l'œil puisse atteindre, ces habitations élégantes, ces groupes de coquettes villas entourées de bosquets, de jardins et de pelouses. Voilà la Cinquième avenue de Cincinnati. Là résident les familles enrichies par le travail de la ville basse et enfumée. Là, sur ces charmantes collines et dans ces ravissantes vallées, finira par émigrer la plus grande partie de la population, laissant la ville à sa lourde et fumeuse atmosphère, une fois le labeur de la journée terminé.

Aucune ville de l'Union située dans l'intérieur des terres ne surpasse, que nous sachions, Cincinnati par la beauté de ses environs. Les alentours de Cincinnati présentent le plus parfait mélange de pittoresque et de facilité d'accès qu'on puisse rêver. Là existent encore à la disposition de l'architecte paysagiste le sol vierge et les forêts des premiers âges.

Les groupes de villas, installés sur chaque petite colline, sont les *cités* auxquelles il est fait allusion plus haut. Cinq se déroulent sous les yeux des

jeunes pensionnaires de l'institution du mont Auburn, établissement dont nous louerons en passant la direction libérale. L'étranger marche de surprise en surprise, en présence de la grandeur et de la richesse de ces habitations. Quelques-unes d'entre elles sont sans rivales en Amérique. La résidence de M. Probasco l'emporte sur toutes les autres. Extérieurement, c'est une maison de pierre, d'un apparence assez simple, qui tient à la fois du *cottage* et du château ; mais l'intérieur est fort curieux, en ce qu'il montre combien on peut dépenser d'argent par centimètre carré dans la décoration d'une maison, pourvu que le propriétaire possède des ressources sans bornes et mette lui-même la main à l'œuvre. Celui dont nous parlons n'a pas consacré moins de sept ans, paraît-il, à l'achèvement de la sienne. Chaque pièce était un sujet d'étude séparé. Tous les murs sont lambrissés de bois de chêne, poli et sculpté avec un goût exquis, et les plafonds ont été peints par des artistes mandés d'Italie. Il est impossible de concevoir un intérieur plus élégant, plus harmonieux, plus ravissant. Il y a quarante et quelques années, le propriétaire de cette demeure était simple garçon de courses dans l'établissement dont il devint ensuite le chef. C'est M. Probasco qui, en 1871, a fait élever de ses deniers

la fameuse fontaine de bronze dite fontaine Tyler Davidson, aujourd'hui l'un des principaux ornements de Cincinnati. Ce groupe énorme composé de quinze figures a coûté plus d'un million de francs. Il a été fondu à Munich. La statue qui domine le groupe est à douze mètres et demi au-dessus du sol.

Dans ce pays enchanteur, on rencontre le séminaire de théologie de Lane, dont le docteur Lyman Beecher fut jadis le président (1). Quand on arrive à cet établissement, en venant de la jolie ville de Clifton, qu'orne la maison de M. Probasco et qui renferme un certain nombre d'autres résidences d'une élégance analogue, les bâtiments du séminaire paraissent quelque peu disgracieux, bien qu'ils aient meilleur aspect que les vieilles casernes dans lesquelles sont logés les élèves d'Yale et de Harvard Une trentaine de jeunes hommes, enjoués et robustes, et cinq ou six professeurs aussi affables que savants, constituent pour le moment le personnel du lieu. La chambre dans laquelle demeurait M. Beecher a encore cinq mètres sur trois comme par le passé, mais elle ne présente plus l'aspect nu et délabré qu'elle avait lorsqu'il l'habitait. Aujourd'hui, elle

1. Le docteur Lyman Beecher, qui a tant travaillé avec sa famille à l'abolition de l'esclavage, est le père de madame H. Beecher-Stowe, l'auteur du livre célèbre « *La Cabane de l'Oncle-Tom* ».

a un tapis et autre chose, en fait de meubles, que la table et le fauteuil de sapin dont, selon la tradition, Beecher se contentait, et qui étaient le seul luxe qu'il pût se permettre à ses débuts.

C'est avec raison que Cincinnati se vante de son cimetière de Spring-Grave, d'une contenance de deux cents hectares et qui a l'harmonie et nous dirions presque le riant aspect d'un parc. Les monuments sont remarquables aussi par leur variété, leur bon goût et leur absence de faste.

Il est fort agréable, pour la population de Cincinnati, d'habiter les charmantes campagnes de ses collines, loin de la chaleur et de la fumée de la ville ; mais cela a aussi ses inconvénients. C'est en partie parce que les gens riches sont si éloignés que les amusements publics de la ville sont si peu nombreux et d'un caractère si peu élevé. Il n'est certes pas d'autre ville de deux cent cinquante cinq mille habitants qui soit si misérablement pourvue de moyens d'amusements publics que Cincinnati. Les théâtres, entre autres, y sont en quelque sorte dans l'enfance.

Dans l'Ouest, à côté d'une rare insouciance pour tout ce qui stimule le meilleur côté de l'imagination et pousse au raffinement des mœurs, on trouve à haute dose ce piétisme ridicule qui n'ac-

cepte, en fait de spectacle, que les exhibitions. Rien d'étonnant donc que le théâtre y fasse de si lents progrès, quelque profitables qu'ils seraient à l'éducation du public.

On devrait naturellement s'attendre à voir dans ces vastes et magnifiques régions l'espèce humaine s'élever au-dessus des préjugés qui naissent dans les petites sectes des petits pays. Ainsi en sera-t-il sans doute avec le temps. Mais la seule grandeur de la nature n'agit pas comme élément d'éducation sur l'âme, autrement la Suisse ne fournirait pas des valets d'hôtel à Paris, et les cochers du Niagara manqueraient aux touristes. Il n'y a que l'esprit humain, qui puisse former l'esprit humain. Cincinnati a eu la bonne fortune de rencontrer dans un de ses citoyens un homme de mœurs simples et modestes, mais doué d'une haute intelligence, d'un noble cœur et d'une langue éloquente, lequel a fait plus pour élever, instruire et ennoblir Cincinnati que toutes ses collines et ses vallées enchanteresses : Nous avons nommé le docteur A.-D. Mayo, ministre unitarien. L'exemple et les enseignements de cet éducateur éclairé, et de cinq ou six hommes de sa valeur, ses émules en œuvre d'émancipation intellectuelle et de progrès moral, auront été pour Cincinnati

— l'avenir le montrera — une véritable force civilisatrice.

Toutes les grandes villes de l'Ouest ont un lieu de divertissement appelé *théâtre des Variétés*, où les femmes ne vont jamais et où l'on peut jouir de trois genres de plaisirs à la fois : fumer, boire de la *lager-bier* et voir jouer une pièce sur la scène. Les principaux clients de ces cafés-spectacles sont des mariniers et de très-jeunes hommes, qui, pour le prix d'un cigare et d'un verre de bière, achètent la flatteuse illusion qu'ils « voient le monde » et s'amusent considérablement. Les représentations se composent de chants de « ménestrels éthiopiens », de chansons comiques, de farces et de danses, et cela se succède sans interruption pendant trois ou quatre heures. A Saint-Louis, où les employés à la navigation sont nombreux, le théâtre des Variétés est grand, bien décoré, monté à grands frais, et rapporte de fort beaux bénéfices.

Cincinnati a aussi un théâtre des Variétés ; mais quel théâtre ! Une grande grange, avec des murs badigeonnés et pas de plafond, où une troupe composés de cinq ou six chanteurs et de deux ou trois danseuses se démène de son mieux, pour le plus grand plaisir d'une trentaine de spectateurs.

Cincinnati n'offre donc que peu de ressources pour passer les jours fériés. Dans ces dernières années, il est vrai, il a été apporté bien des améliorations au confort de la vie sociale. Promenades, jardins et parcs publics ont été créés là comme ailleurs, au grand profit des habitants et des étrangers; mais il y a dix ou quinze ans on était moins exigeant et il fallait bien se contenter de ce qu'on trouvait. Un habitant de New-York, débarqué dans Cincinnati, vers cette époque, un jour de fête nationale, ne revenait pas de son étonnement de voir les sept dixièmes des boutiques ouvertes comme à l'ordinaire. « Dans le quartier allemand, écrit-il à ce propos à une feuille new-yorkaise, on ne rencontrait pas le moindre signe de divertissement public; tous les centres d'affaires étaient en activité. Les magasins de gros et la majeure partie de la portion américaine de la ville présentaient l'aspect que les villes de l'Est ont le dimanche; mais même dans ce quartier la cessation du travail n'était pas générale. Après tout, comment en serait-il autrement? où les gens iraient-ils? que pourraient-ils faire? il n'y a pas de campagne accessible sans un laborieux exercice de jarrets. Il n'y a pas de théâtres convenables auxquels on puisse aller. Il n'y a ni musée, ni

ménagerie, ni galerie d'art, ni jardin public, ni Cinquième avenue où se promener, ni excursion en bateau à vapeur, ni Hoboken. La vie d'intérieur à Cincinnati doit nécessairement avoir des attraits tout à fait exceptionnels pour dédommager de cette singulière absence des moyens habituels de délassements publics. »

Quand on en vient à examiner Cincinnati au point de vue de l'industrie, c'est tout autre chose. Cincinnati est un des centres commerciaux et manufacturiers les plus importants de l'Ouest.

Outre ses facilités de communications par eau il est desservi directement par six lignes principales de chemins de fer et deux autres lignes aboutissent à Covington, sur la rive opposée de l'Ohio. Sur ces lignes circulent par jour dans les deux sens 300 trains de voyageurs et de marchandises. Pour leur usage on a construit quatre grandes gares près de la rivière et sur différents points de la ville. Nous n'enregistrons que pour mémoire les lignes sans nombre de tramways, d'omnibus et de voitures publiques de toute sorte qui sillonnent les rues et rayonnent dans tous les faubourgs.

Il n'est pas de travail humain qui ne se fasse dans cette ruche humaine. On y voit de prodigieuses

fabriques de meubles, de machines, d'effet d'habillement, de quincaillerie, et de tous les autres articles dont ont besoin les six ou huit millions d'individus qui habitent à portée facile de la ville. Le commerce de la librairie, — particulièrement la publication des livres d'école et d'autres livres d'utilité pratique, — a pris un développement remarquable. La maison Sargent, Wilson et Hinkle occupe en temps ordinaire deux cents ouvriers rien qu'à l'impression des livres d'école; la série des abécédaires et des livres de lecture du jeune-âge lui rapporte, assure-t-on, cinq millions de francs par an; c'est peut-être la propriété littéraire qui donne les plus beaux bénéfices du monde. La maison Moore, Wilstach et Baldwin a édité parmi ses publications des ouvrages d'un prix fort élevée. Elle n'a pas craint, par exemple, de consacrer cinq cent mille francs à la production d'un seul ouvrage, l'histoire du rôle de l'Ohio dans la guerre de la sécession. La maison Robert Clarke et Cie publie des livres de droit sur une échelle qui n'est égalée que par deux ou trois des plus grands éditeurs d'ouvrages de ce genre des villes de l'Est.

Cincinnati occupe le troisième rang parmi les villes manufacturières de l'Union, et le quatrième

pour la fabrication des livres. Là, comme partout aux États-Unis, la presse quotidienne fournit à la population la plus grande partie de sa nourriture intellectuelle de chaque jour, et nulle part ailleurs, si ce n'est à New-York, les journaux ne font d'aussi grands frais. Les directeurs de journaux sont étonnamment riches à Cincinnati. Il en est un dont on estime la fortune à vingt-cinq millions de francs !

Les Américains qui visitent Cincinnati se font naturellement un devoir patriotique de s'enquérir du vin du cru. Pour faciliter le choix des amateurs, le maître de « Burnet House » inscrit sur son menu du jour douze variétés de vin américain provenant de trois États de l'Union : l'Ohio, le Missouri et la Californie. Le meilleur marché est le catawba de l'Ohio, qui coûte cinq francs la bouteille ; le plus cher est le champagne du Missouri, à dix-huit francs. La culture de la vigne a, paraît-il, tant soit peu perdu de sa vogue auprès des fermiers de l'Ohio. Une patiente et économe famille allemande, composée de plusieurs personnes, occupant un petit vignoble et n'ayant point de salaires à payer, peut trouver cette culture profitable ; mais il n'en est pas de même pour un Américain qui vit à l'aise et prend des ouvriers.

La vigne réclame un travail incessant et intelligent. La préparation coûteuse du sol, les tailles et les binages sans fin, les soins considérables et minutieux de la vendange, le triage et le pressurage des raisins, la fabrication et la conservation du vin, les nombreux dangers auxquels la récolte est exposée à chaque moment de son développement et de sa maturité, les parasites, animaux et végétaux, les trois ou quatre années qu'il faut attendre avant que les vignes commencent à rapporter, tout cela conspire à décourager le cultivateur ordinaire. La *rouille* est une bien dure épreuve pour la patience du vigneron. Les ceps paraissent dans un état prospère, le raisin est gros et abondant, et tout va bien jusqu'à l'époque où les grains, ayant atteint leur pleine croissance, sont sur le point de changer de couleur. Alors une moissisure soudaine survient, et les deux tiers de la récolte totale, résultat du travail de l'année, dépérissent et se gâtent. La cause vient probablement de l'épuisement de certains éléments du sol nécessaires au suprême effort de la nature pour achever son œuvre. D'autres maladies encore s'attaquent la vigne; néanmoins les Allemands réussissent dans cette industrie, et ils vendent très-avantageusement leur vin aux marchands en gros et aux débitants.

La vue des caves de Longworth, les plus réputées de la ville, est faite pour réjouir l'âme de l'homme altéré. Il y a là deux cent mille bouteilles de vin et des rues souterraines bordées d'énormes tonneaux, assez vastes chacun pour loger une famille de Diogènes, ou noyer une douzaine de ducs de Clarence. Quelques-uns contiennent jusqu'à 225 hectolitres de catawba vierge de toute agitation. C'est là qu'on peut surtout faire connaissance avec le champagne de la marque *Golden Wedding* (Noces d'or), la gloire de son défunt propriétaire. Ces caves sont avant tout des caves honnêtes. A l'exception d'un peu de sucre candi pour aider la fermentation, on n'y emploie aucun ingrédient étranger, et tout le travail de la fabrication et de la mise en bouteille est surveillé avec le plus grand soin. Nicolas Longworth n'était ni un homme éclairé ni un citoyen qui s'inquiétât beaucoup de la chose publique ; mais, comme la plupart des gens de sa race, il était d'une stricte honnêteté. Dans le fait, on peut dire à juste titre qu'il règne dans Cincinnati un sentiment universel de loyauté. Le travail y est généralement bien fait, les engagements sont scrupuleusement tenus et les apparences sont d'accord avec les faits.

Quand on parle de Cincinnati, l'idée du com-

merce de la salaison vient immédiatement à la pensée de chacun. Parmi les établissements célèbres où se prépare la viande de porc, la *Banner Slaughter and Pork-Packing House* (Maison Banner pour l'abattage en l'expédition du porc) renferme tous les appareils perfectionnés. Dans cet établissement, des porcs pesant de 225 à 270 kilogrammes sont tués, flambés, raclés, préparés, dépecés, salés et encaissés en barils dans l'espace de *vingt secondes*, terme moyen, et sur ce pied, ce travail se continue dix heures par jour pendant une saison de quatre mois.

Le grand secret de cette rapidité consiste en ce qu'un homme ne fait qu'une seule chose et apprend ainsi à faire cette seule chose avec une adresse parfaite. Il y a là un ouvrier qui, tous les jours, du matin au soir, assomme des porcs avec une masse ; un autre qui ne fait que les saigner ; un autre qui, d'un coup net et sûr d'un large couperet à long manche, décapite le plus énorme porc de l'Ohio. Mais commençons par le commencement ; car, réellement, cette porcherie (*pork-house*) de Banner est une des choses les plus curieuses du monde et réclame l'attention du profane.

C'est une grande bâtisse de briques fort propre

avec de vastes cours toutes remplies des « élèves » des fermes de l'Ohio, de l'Indiana et du Kentucky. De ces cours, un plan incliné va rejoindre le troisième étage de la maison ; du matin au soir, une procession de porcs y montent lentement à leur supplice. Toute l'opération consiste à faire arriver les victimes de ces cours dans le sous-sol de l'établissement à l'état de viande salée. Les porcs, avons-nous dit, se rendent d'eux-mêmes à la tuerie au haut de la maison ; la descente aux caves s'accomplit par la loi naturelle, qui veut que toute chose cherche le centre de la terre.

Arrivés au terme de leur ascension, les quinze premiers porcs qui marchent en tête se trouvent entassés dans un parc, où ils sont forcés de se tenir sur leurs pieds, faute de place pour se coucher. Il y a deux de ces parcs et deux *parqueurs ;* de sorte qu'un parc n'est pas plutôt vide, que l'autre est déjà plein, et le travail marche ainsi sans interruption. Les quinze animaux qui se tiennent ainsi pressés les uns contre les autres la tête en l'air, en attendant le coup fatal, expriment leurs émotions dans le langage qui leur est naturel, et le bruit est grand aux alentours. L'exécuteur, armé d'un marteau à long manche, et debout sur la barrière, les

jambes écartées, assomme l'une après l'autre chacune de ces créatures hurlantes. Le porc ne tombe pas ; il ne le peut pas, maintenu qu'il est par ses voisins ; seulement son regard devient fixe et il se tait subitement. L'étranger qui ne peut voir l'exécution se rend compte de la marche de l'œuvre de destruction par la cessation graduelle des grognements.

Nous dirons ici, pour l'édification des économistes, que cet assommeur, qui fait la partie la plus désagréable et la plus pénible du métier, est de tous les employés de l'établissement celui qui touche les salaires les moins élevés. Il n'a pas du tout rang d'artiste ; c'est un simple manœuvre. Pourquoi ? C'est ce que savent sans doute les lecteurs d'Adam Smith, de John Stuart Mill, de Frédéric Bastiat et autres maîtres de la science économique.

Quand le silence du parc annonce la reddition des occupants, une porte s'ouvre, et les corps inanimés des victimes sont placés sur un autre plan incliné, au bas duquel est un long réservoir d'eau chaude. Alors un des artistes, appelé le *sticker* (le perceur, le saigneur), apparaît muni d'un long couteau mince et pointu, s'avance vers l'animal qui se trouve le plus proche de la cuve fumante,

lui lève légèrement la patte de devant, et lui porte avec grâce et délicatesse un coup dans la gorge. Le long de la cuve, de chaque côté, sont rangés des hommes ayant chacun un instrument à la main, et attendant le moment de commencer. A l'écart se tient le chef échaudeur (*head scalder*), qui occupe le second rang dans la troupe, et à qui revient la tâche la plus difficile de toutes. Échaudez un porc dix secondes de trop ou dans de l'eau de vingt degrés trop chaude, il en sort aussi rouge qu'un homard ; que l'eau soit trop froide, ou que l'animal y reste trop peu de temps, le travail du raclage est triplé.

Les porcs sont trempés dans l'eau chaude à des intervalles de vingt secondes ; l'échaudeur se tient debout, suivant de l'œil l'aiguille de la pendule, et essayant de temps en temps avec son doigt la température de l'eau ou l'adhérence des soies sur la bête qui doit être traitée la première. — « Numéro 1, » dit-il enfin. Aussitôt, et à l'aide d'une machine *ad hoc*, le numéro 1 est retourné sur une grande table déclive, où il est étendu tout fumant. Au même instant, deux hommes arrachent celles de ses soies qui sont de quelque valeur et les mettent dans un baril, tandis que deux autres le raclent d'un côté avec des racloirs. C'est l'affaire

de quelques secondes, au bout desquelles l'animal est retourné et passé à deux autres racleurs qui, après avoir opéré sur l'autre face, l'envoient glisser jusqu'entre les mains de quatre autres ouvriers chargés de parfaire l'œuvre jusqu'à ce qu'il ne reste plus un poil sur son corps lisse et tremblant. Cela fait, la bête passe aux mains de deux *gamblemen*, qui lui fixent un bâton entre les jambes de derrière pour les tenir écartées, et qui, à l'aide d'une machine, la pendent tête en bas.

En cet état, l'animal est livré au grand artiste, au premier rôle par excellence, qui exécute sur lui l'opération si fort en faveur chez la noblesse du Japon. Cet artiste, nous le disons à regret, porte un nom désagréable : le *gutter* (le videur, l'homme aux boyaux). Une rapide incision dans toute la longueur du corps, deux ou trois sections à l'intérieur, et l'appareil respiratoire et digestif tout entier est posé fumant sur une table, sous la main d'hommes qui en retirent la graisse. Cette opération, qui se fait en vingt secondes, et qui fréquemment est exécutée par le même homme quinze cents fois par jour, prend dix minutes à un charcutier ordinaire. Cet homme gagne trente-trois francs par jour, tandis que le plus payé après lui n'en touche que vingt ; s'absente-t-il de son poste, son rem-

plaçant, qui cependant l'a vu pratiquer pendant des années, n'arrive, quelque activité qu'il déploie, qu'à opérer cinq fois moins vite, et ce jour-là la production de la maison est réduite de quatre cinquièmes.

La longue salle dans laquelle les bêtes sont mises à mort, échaudées et éventrées, présente, ainsi qu'on peut se l'imaginer, une scène horrible de massacre et de sang, d'eau bouillante et de chairs flasques, nues, frissonnantes, d'hommes en vêtements de toile cirée tout luisants d'humidité et de graisse. Le reste de l'établissement est parfaitement propre et agréable à l'œil. Au moment où le corps de l'animal est vidé, un jeune garçon l'inonde sous le jet d'un tuyau de pompe, un autre garçon le fait glisser sur la tringle de fer, à laquelle il le pend par une poulie et le range à sa place dans la salle à refroidir, où il reste accroché toute la nuit.

Cette salle à refroidir offre un curieux spectacle. Elle renferme deux régiments de porc pendus, disposés en longues files régulières : l'un est le résultat des opérations du jour ; l'autre des opérations de la veille. Le dépeçage de ces énormes carcasses s'accomplit avec la même facilité et la même rapidité merveilleuse. L'opération prend un tiers de minute. Deux hommes jettent le porc sur

un chariot et le roulent jusqu'à la balance, où le poids est instantanément constaté et enregistré. Tout près est la table à découper, sur laquelle il est aussitôt étendu. Deux coups simultanés de couperet lui séparent la tête et le train de derrière du tronc, et la subdivision de ces morceaux s'opère en trois ou quatre coups bien assénés du même instrument. Près de la table s'ouvrent les orifices d'autant de gros tuyaux de bois qu'il y a d'espèces de morceaux dans un porc ; ces tuyaux conduisent aux diverses salles d'en bas, où les différentes parties de l'animal doivent être traitées. Les jambons glissent par le tuyau, bien graissé, au département de la fumerie : les morceaux à saler descendent à la cave ; les feuilles de lard se rendent au contrôle ; les rognures de jambon disparaissent silencieusement pour se retrouver à la salle de la charcuterie ; la langue, les pieds et chaque atome de viande vont aboutir à leur destination spéciale. C'est ainsi qu'en vingt secondes, un porc de 270 kilogrammes est coupé en morceaux et distribué dans tous les coins de l'établissement.

L'expédition de trois porcs à la minute réclame le personnel d'ouvriers suivant : deux parqueurs, un abatteur, un saigneur, deux arracheurs de soies, quatre racleurs, six raseurs (qui enlèvent les soies

des parties non atteintes par les racleurs), deux jambeurs (*gamblemen*), un videur, un jeune garçon pour verser de l'eau à l'aide d'un tuyau de cuir, un autre pour pousser les corps sur les tringles, un écarteleur chargé de tenir l'animal ouvert pour faciliter le refroidissement, deux aides assistant les dépeceurs, un peseur, deux coupeurs au couperet, quatre coupeurs au couteau, un apprêteur de jambons, un apprêteur d'épaules, un emballeur, six saleurs de jambons, un peseur et marqueur, un préparateur de saindoux, un teneur de livres, sept porteurs et homme de peine; en tout, cinquante hommes. Ce système permet donc à un seul homme de tranformer en viande salée trente porcs par jour. Les entrepreneurs de ces établissements de salaisons paient aux propriétaires des animaux soixante *cents* ou environ 3 fr. par tête d'animal abattu ; ils tirent leur bénéfice des débris. Les soies d'un porc valent 85 centimes ; sa langue, 25 centimes ; le poil et la graisse des intestins paient toute la dépense de l'égorgement, de la préparation et de la mise en baril.

Il y a une morale à tout ceci. Dans de semblables établissements, un genre d'affaires qui est dégoûtant en lui-même et peu fait pour adoucir les mœurs cesse presque d'être tel, et la partie répu-

gnante de ses détails est accomplie par un très-petit nombre d'individus. Vingt hommes, en quatre mois, font tout ce qu'il y a de désagréable dans le massacre de cent quatre-vingt mille porcs, et, par le système de la division du travail, ces vingt hommes exercent leur métier de la façon qui leur est le moins pénible et le moins nuisible.

Il existe à Cincinnati beaucoup d'autres établissements industriels d'un haut intérêt; mais nous ne pouvons nous y arrêter. Une chose qui surprend le voyageur venant des villes de l'Atlantique, c'est l'importance considérable des affaires que des hommes encore très-jeunes entreprennent dans les contrées de l'Ouest. On nous citait naguère un habitant de Cincinnati qui, à l'âge de trente-deux ans à peine, était à la fois propriétaire et directeur de cinq grandes usines à fer situées dans cinq villes différentes, et dont une, celle de Cincinnati, employait cent vingt ouvriers. Il avait débuté dans la carrière à l'âge de quatorze ans, sans fortune. A vingt et un ans, possesseur d'une dixaine de mille francs, il entreprit le commerce du fer, prospéra, fonda des usines du même genre dans d'autres villes, partit pour la guerre, conclut un marché de fourniture de biscuit pour un corps d'armée, attrapa les fièvres, perdit cent mille francs,

revint au commerce des fers et y réussit de nouveau, si bien qu'il avait pu avant l'âge de trente ans consacrer, dans le laps d'une seule année, cent vingt-cinq mille francs à des actes de bienfaisance. Il était d'ailleurs alors aussi calme et aussi souriant que s'il eût flâné toute sa vie et n'eût jamais eu un souci au monde.

Cet exemple nous est une occasion de répéter que l'homme qu'il faut dans l'Ouest, c'est l'homme qui sait agir et faire, et non le simple marchand qui ne sait qu'acheter et vendre. Le jeune homme dont nous venons de parler fabriquait des écrous, des boulons et des vis ; il réussissait, en dépit de Pittsburg, en inventant des procédés plus prompts et meilleurs.

Les écoles publiques sont placées sous le contrôle d'un directeur général et d'un conseil de cinquante membres élus ; elles comprennent trois écoles supérieures, cinq écoles de grammaire et trente écoles primaires de quartiers, y compris celles qui sont plus particulièrement affectées à la population de couleur. Il y a aussi une école normale pour les filles et des écoles du soir. On compte en outre un très grand nombre d'écoles de paroisse, du culte catholique. L'Université de Cincinnati est une fondation récente due à la munificence de M. Charles Mac Micken ; elle donne

gratis l'instruction supérieure et technique. La ville outre plusieurs écoles ou collèges pour les filles, appartenant à des sectes religieuses, a encore quatre colléges communaux, deux écoles de musique, une école de droit, deux écoles de théologie — dont le fameux séminaire de Lane, fondé en 1829, et cité plus haut, — et six écoles de médecine subdivisées en médecine homéopathique, médecine pharmaceutique, médecine dentaire etc. Aux États-Unis quiconque s'occupe un peu d'une branche de la science médicale ou chirurgicale est facilement « doctorifié. »

Cincinnati possède 11 bibliothèques dont la plus grande, la Bibliothèque publique, a 80,000 volumes; la bibliothèque du Cercle Mercantile des jeunes gens a bien près de 40,000 volumes. Il se publie dans la ville 70 journaux et périodiques. Les journaux quotidiens sont au nombre d'une douzaine.

On voit qu'en somme le nouveau Cincinnati ne veut pas passer plus longtemps pour se tenir en arrière des autres grandes villes de l'Union sous le rapport du progrès intellectuel.

Les cent soixante églises que renferme la ville sont dans un état florissant; toutes les nuances de croyance y ont leur organisation, ou du moins leur expression ; celles du culte catholique sont en majorité sur les autres sectes.

Les chapelles protestantes, comme partout en Amérique, sont élégantes et bien remplies. Les membres du clergé font face à tout. Un public trop affairé et quelque peu déraisonnable compte sur eux pour lui servir d'administrateurs d'écoles, d'inspecteurs d'écoles, de directeurs d'institutions publiques; en un mot, pour faire la majeure partie du travail qui, étant celui de « tout le monde », ne trouve personne qui consente facilement à s'en charger.

Les églises catholiques se remplissent et se vident trois ou quatre fois tous les dimanches, et les offices de ce culte sont très-suivis. Ajoutons que ça été pour les catholiques de Cincinnati une heureuse circonstance d'avoir à leur tête l'archevêque Purcell, cet homme bon, aimable et patriote, dont l'esprit bien connu de conciliation se laisse voir tout entier dans cette phrase dite en parlant des autres sectes religieuse : « Il y a des choses sur lesquelles nous sommes tous d'accord, Dieu merci ! »

Le Cercle des Jeunes-Gens est très-actif à Cincinnati. Il offre une salle de lecture, des billards, un gymnase, des jeux de boule, et plusieurs autres divertissements à ses souscripteurs, moyennant cinq francs par an. Cette association est animée également d'un grand esprit de tolérance.

Ceci nous amène naturellement à un sujet caractéristique fait pour intéresser : nous voulons parler de la façon heureuse dont les juifs se mêlent avec leurs concitoyens et de la bonne influence qu'ils exercent. On compte plus de douze mille juifs dans la ville. Quelques-unes des grandes manufactures et des grandes maisons de commerce ont pour propriétaires des juifs, qui jouissent de la considération sociale attachée à leur position. Les juifs sont dignement représentés dans l'administration de la ville, dans les bureaux qui ont la surveillance des institutions publiques et dans ceux qui administrent la charité privée. La plupart des membres de ce respectable corps appartiennent à cette classe d'hommes qui sait prêcher d'exemple et pour lesquels la charité n'a pas de drapeau.

Les chrétiens fréquentent en nombre considérable les belles synagogues juives, et les juifs, de leur côté, vont dans les églises chrétiennes. Enfin, rare exemple de tolérance et de concorde, les rabbins juifs et les prêtres chrétiens n'hésitent pas à prêcher dans les mêmes chaires.

Ajoutons enfin à l'honneur de tous les habitants que les institutions charitables sont là nombreuses et en général bien organisées.

Une ville comme Cincinnati a besoin du concours

résolu de tous ceux qui l'habitent et qui sont doués du sentiment du bien public. Sans doute, la somme d'activité physique qui se dépense à Cincinnati est grande, mais ce que nous voudrions y voir surtout se développer, c'est l'activité intellectuelle. Nous venons de montrer que les éléments de ce développement, en tant que moyens, ne manquent plus. Sous ce rapport donc la partie éclairée de la population n'a plus d'excuses à faire valoir.

Il ne faut pas que les gens riches se tiennent à l'écart, comme ils le font, dans leurs magnifiques villas de l'autre versant de la colline, et qu'ils continuent à abandonner la ville proprement dite à sa fumée et à son ignorance. C'est à eux que revient de droit la tâche de faire de Cincinnati la véritable capitale occidentale de l'Union américaine.

VI

SAN-FRANCISCO.

Chronologiquement, San-Francisco est un nouveau-né parmi les grandes villes de l'Union Américaine. New-York ne date pas de bien loin, mais comparée à sa jeune sœur, cette ville est ce que Damas est à Paris, ce que Rome est à Manchester Le plus vieil enfant de San-Francisco n'est majeur en quelque sorte que d'hier ; il y a trente trois ans, la ville existait à peine. Aujourd'hui c'est une cité populeuse.

Les Américains ont une façon très-élastique de donner l'*évaluation* de la population de leurs grandes villes. Les chiffres *approximatifs* ne leur coûtent pas. C'est ainsi que le rapport officiel du surintendant des écoles de San-Francisco du 1er juillet 1877 évalue la population de cette ville à 300,000 âmes. Mais si nous nous en tenons au dernier recensement des États-Unis, celui de 1880, nous trouvons comme

chiffre indiqué pour cette dernière année celui de 233,956 habitants, ce qui nous semble un très-beau résultat pour une ville aussi complétement nouvelle. San-Francisco renferme en outre 30,000 Chinois et environ 2,000 individus de couleurs. La population flottante y est également considérable. Le vaste commerce de San-Francisco ne le cède qu'à celui de New-York et de Boston. Chaque année, San-Francisco exporte pour plus de 500 millions de francs de métaux précieux; il approvisionne une grande partie du continent asiatique.

Sur un développement de 3,200 kilomètres, les côtes du Pacifique ne possèdent qu'un seul point offrant aux navires quelque sécurité, c'est la baie splendide de San-Francisco. Pendant des siècles ce magnifique port est resté désert. Un jour, en, janvier 1848, quelques parcelles d'or sont découvertes au moulin du capitaine Sutter. Dès lors, arrivent de tous côtés des milliers d'hommes de toutes nations ; des maisons, des églises, des palais. sortent du sol et une grande cité est créée.

Ville américaine et protestante, pourquoi San-Francisco porte-t-il un nom espagnol et catholique? En 1773, deux missionnaires espagnols avaient élevé un couvent sur ces rivages perdus. Espagnols et Franciscains, ils le baptisèrent du

nom de ***Mission de San-Francisco Assisi.*** Le vieux monastère de briques existe encore à 5 kilomètres de la ville à laquelle il a donné son nom. Sur le site qu'occupait la maison solitaire bâtie en 1835 par un aventurier, s'élève aujourd'hui l'hôtel de ville, vaste édifice faisant face à Portsmouth-Square, la promenade en vogue ; non loin de là sont la monnaie, l'hôpital, la douane. Une ville couvrant une vingtaine de kilomètres carrés a surgi de sables arides. Derrière elle s'étalent des mines d'or et d'argent les plus riches que l'on connaisse, puis des terrains en culture rapportant par an des millions d'hectolitres de froment, sans compter tous les autres produits du sol et d'innombrables troupeaux de bestiaux et de chevaux.

C'est en 1848, nous l'avons dit, qu'eut lieu la découverte de l'or. Dès 1849, trente mille individus avaient quitté les États-Unis, traversant des solitudes désolées, deux chaînes de montagnes neigeuses et perdant en route plus de quatre mille des leurs..., mais au bout du trajet était le pays de l'or !

A son début, San-Francisco était une ville étrange. La plupart des habitants vivaient sous des tentes et couchaient par terre. Des hommes d'éducation portaient là des chemises rouges et fai-

saient leur propre cuisine ; personne n'avait honte de se livrer à des travaux manuels. Les moindres objets avaient une valeur énorme ; les gages d'un serviteur variaient de 500 à 1,000 francs par mois, et un bon cheval de trait se louait jusqu'à 500 francs par jour. A cette époque, le jeu, le vin, la débauche étaient la règle : aujourd'hui, c'est l'exception ; la race anglo-saxonne n'est pas faite pour s'abandonner longtemps à la dissipation. Actuellement, les jeux de hasard sont interdits ; les femmes s'habillent d'après les modes de Paris, les hommes vaquent à leurs affaires aussi convenablement vêtus que partout. La ville possède de nombreux établissements d'instruction. Le rapport du surintendant des « Common Schools » en indiquait au 1er juillet 1877, cinquante-six ainsi répartis : trois écoles supérieures, 14 écoles de grammaire, 9 écoles mixtes, et trente écoles primaires. On y compte en outre une centaine d'écoles ou institutions particulières également florissantes, des orphelinats, des asiles, des écoles industrielles, tous les établissements charitables de la civilisation, établissements à l'entretien desquels les Juifs et les Chinois contribuent pour une large part ; les pauvres et les mendiants sont extrêmement rares ; il y a eu jusqu'à présent du travail pour tout le

monde. En 1855 l'État tout entier de la Californie n'avait que 227 écoles, lesquelles étaient fréquentées par 1,300 enfants; en 1875 il avait 2,190 écoles avec 130,930 élèves et en 1879, 2,743 écoles fréquentées par 144,806 écoliers.

Les bibliothèques ont trouvé facilement à s'organiser à San-Francisco : la Bibliothèque Commerciale a plus de 20,000 volumes ; celles des Old Fellows, des Ouvriers, de l'Association Chrétienne, des Pionniers Californiens ne sont pas moins riches. Les principaux hôtels ont un salon de lecture bien approvisionné. Avant qu'il eût été éclipsé par d'autres infiniment plus somptueux, le fameux hôtel *What Cheer* était cité comme possédant non-seulement un cabinet de lecture de 5,000 volumes, mais un cabinet d'histoire naturelle et une galerie de peinture et de sculpture.

Cet hôtel *What Cheer* a fait beaucoup parler de lui à une certaine époque grâce à son type tout original, moitié Yankee, moitié Californien. Tout s'y faisait argent comptant : on payait son cocher avant de se mettre au lit ; 4,000 repas étaient servis tous les jours à partir de 75 centimes. Les statisticiens racontaient qu'il s'y consommait quotidiennement en moyenne 100 douzaines d'œufs, 1 quintal de sucre, 50 kilogrammes de beurre, 5 hectolitres de

farine, 50 kilogrammes de pommes de terre, 320 kilogrammes de bœuf, porc, mouton, poisson, 2 caisses de raisin sec, 150 pâtés, 100 volailles, 480 litres de lait, et chacun y trouvait de quoi cirer à son gré ses chaussures. Il n'y avait pas de *bar* (comptoir), cette annexe essentiellement américaine. Autre particularité, les femmes n'y étaient point admises. Il n'y avait que des domestiques mâles. Cet hôtel rapportait, paraît-il, de 150,000 à 200,000 francs par an.

Tout cela est bien dépassé aujourd'hui par le *Grand Hôtel*, par le *Palace Hotel*, immense construction à sept étages de balcons en saillie et toute peinte en blanc, et surtout par l'hôtel *Baldwin*, le *nec plus ultra* du genre, caravansérail sans égal dans le monde entier et dont la construction et l'ameublement ont coûté, dit-on, 3,600,000 dollars. La forme extérieure est celle des Magasins réunis de la place de la République, à Paris, mais avec un surcroît d'étages, d'ornements et de hauts pavillons comparables à ceux du palais de l'Exposition du Champ de Mars en 1878. La décoration intérieure est sinon du goût le plus pur au moins d'un luxe écrasant. Des boutiques de toute espèce occupent la partie inférieure de l'hôtel, et au centre de tout cela on a ménagé, une jolie salle de spectacle et de concerts.

La ville est construite sur une série de collines d'où l'on embrasse tout son ensemble, qui s'étend jusqu'à la baie. La partie basse près des quais est le quartier du commerce en gros, des entrepôts, des fabriques. Comme presque partout en Amérique les rues se coupent toutes à angle droit. Elles sont généralement bien bâties et en briques, pierre ou fer dans le quartier commerçant. Les principales sont les rues *Montgomery*, *Kearney* et *Market Street*. On y voit de très beaux magasins, et des promeneurs élégants qui les font ressembler à certains quartiers de Paris. Inutile de dire que les voitures, les tramways, les omnibus sont là en grand nombre. Dans les rues à pente trop raide les *cars* sont remorqués en amont et en aval par des câbles souterrains, sans moteurs apparents.

La municipalité ne recule devant aucun sacrifice pour les embellissements de la cité et son assainissement. A la fin de 1877, les égouts présentaient une longueur de 110 miles ou 177 kilomètres, et la somme dépensée cette même année en travaux de voirie s'élevait à 1,862,194 dollars ou environ 9,683,000 fr.

Lorsqu'on s'éloigne du centre de la ville on rencontre de plus en plus fréquentes les constructions de bois, ce permanent danger d'incendie. Les

quartiers excentriques sont émaillés de charmantes résidences particulières. La rue des *Missions*, par exemple, offre sur une longueur de plus d'un kilomètre une série non interrompue de gais cottages et de jardins élégants. C'est de ce côté que s'étendent les fameux jardins Woodwards avec aquarium, musée d'histoire naturelle, cirques, boutiques etc., promenade favorite encombrée le dimanche.

Une autre promenade non moins fréquentée, c'est celle du *Cliff House*, hôtel-restaurant bâti au sommet d'un promontoire qui domine l'Océan et d'où l'on va voir les jeux des phoques qui s'ébattent sur un rocher situé à quelques centaines de mètres du rivage.

Oakland est encore un rendez-vous de plaisir pour la population de San-Francisco. Oakland, qui ne contient pas moins de 40,000 âmes est situé le long de la baie. Bon nombre de négociants de la grande cité ont là leurs maisons de campagne. C'est à Oakland également qu'est placée l'université de l'État de Californie, établissement accessible aux femmes et où les cours sont gratuits.

Les distractions ne manquent pas à San-Francisco. Outre les parcs et les promenades, les

théâtres et les cafés-concerts toujours pleins, on y trouve nombre de sociétés chorales et philharmoniques, des sociétés de cricket, de tir, etc. On y voit une cinquantaine de journaux, tant quotidiens qu'hebdomadaires, et les Français, les Italiens, les Allemands, les Espagnols, ont là chacun leur organe.

On y compte une cinquantaine d'édifices religieux, entre autres la cathédrale de Sainte-Marie, l'église du Calvaire, l'église presbytérienne, le temple israélite. Les sectes les plus nombreuses sont celles des catholiques et des méthodistes. Beaucoup de ces églises sont riches ; il n'en est pas une qui n'ait un revenu annuel moindre de cent mille francs.

Le dimanche est rigoureusement observé par tout le monde, moins les Juifs qui, ce jour-là, font un commerce actif. Il en est de même des Chinois, gens laborieux qui travailleraient au besoin jour et nuit et dont la grande affaire est d'amasser de quoi retourner vivre indépendants dans leur patrie.

Les cimetières, très-fréquentés le dimanche, sont bien entretenus et possèdent de beaux monuments.

Une agglomération de 300,000 personnes nécessite un service étendu d'hôpitaux et de maisons de

secours. San-Francisco n'est pas en arrière, à ce point de vue, des autres grandes cités de l'Union ; il a même un hôpital spécial pour le traitement des alcooliques *Home for cure of inebriate*, ce que toutes n'ont pas et ce que toutes devraient avoir, eu égard aux regrettables habitudes d'intempérance de la population américaine. Cet établissement, qui reçoit une moyenne de 900 à 1000 individus par an, était déclaré insuffisant par le rapport des Administrateurs en 1877 et a dû en conséquence être agrandi.

Etudiée de près, cette question de l'alcoolisme acquiert aux États-Unis des proportions inattendues. « Si vous voulez savoir, écrivait, au commencement de 1882, le *Courrier de San-Françisco*, les sacrifices que coûte l'alcoolisme à un grand pays, consultez la statistique publiée dans le *New Medical Journal*. Vous y verrez que, en dix années, l'alcool a imposé aux États-Unis une dépense de 600 millions de dollars, qu'il a causé une dépense indirecte de pareille somme, qu'il a fourni 400,000 orphelins aux asiles, qu'il a fait mettre en prison et dans les work-houses 158,000 individus, qu'il a déterminé 10,000 suicides, qu'il a causé par incendies ou violences la perte d'au moins 10,000,000 de dollars, et qu'il

a fait 200,000 veuves et 1,000,000 d'orphelins. »

Ce bilan se passe de commentaires.

Le climat de San-Francisco n'est pas désagréable. En été et en automne, il souffle, surtout dans l'après-midi, un vent du sud-ouest chargé de l'humidité de l'océan, qui, à cette heure, rafraîchit un peu la température, très-chaude dans la matinée. Aussi, l'après-midi venu, on a soin de prendre les vêtements de laine. Parfois ce vent soulève et entraîne avec lui le sable des collines environnantes, et le sème abondamment par les rues. Le soir, le vent s'apaise et la température devient délicieuse. En automne et en hiver le vent du sud-ouest amène de la pluie. Il est rare qu'en été on ait plus de 32° centigrades et en hiver moins de 10°.

Pendant les premières années, c'étaient les capitaux de l'Est qui faisaient vivre San-Francisco et les denrées y venaient de Boston et de New-York ; mais aujourd'hui la Californie produit les céréales par millions d'hectolitres. En 1875, 6 millions de quintaux de blé étaient disponibles pour l'exportation ! L'année précédente la farine exportée représentait une valeur de 15,616,000 fr., celle de l'orge 5,585,540 fr. Le poisson (saumon) donnait à l'exportation près de 9 millions 300,000 fr. ; les vins, 4,375,000 fr. ; les cuirs tannés près de 2 millions de francs ; les peaux, 2,200,000, fr. ;

l'article « marchandises diverses » 37,480,970 fr.

L'important commerce du bois de l'État Californien (bois de charpente, planches etc.) a son centre principal à San-Francisco.

Dès 1864, la Californie exportait trois millions de kilogrammes de laine. En 1874, elle en exportait pour une valeur de 38,245,845 fr. De 1856 à 1865 elle a exporté pour cinq milliards de francs d'or et d'argent. En 1874, les mines d'or et d'argent de la Californie ont produit 20,305,300 dollars, soit environ un milliard 116 millions de francs. Les résultats du mouvement commercial de la Californie pour cette même année 1874, avec les pays étrangers, ont produit pour l'exportation 206,679,545 fr. D'autre part, le total de l'importation a été de 167,864,380 fr. En 1876, les recettes de la douane de San-Francisco s'élevaient à 19 millions de francs. Pendant cette même année il était entré dans le port de cette ville 4,350 navires jaugeant 1,590,148 tonneaux. Nous n'avons pas sous les yeux les chiffres exacts pour les années suivantes. Actuellement, la Californie envoie des farines en Europe et en Chine, des vins à New-York, des viandes salées aux îles Sandwich, des cuirs au Japon, etc. L'extension de son commerce, en un mot, est immense. Ajou-

tons que les légumes et les fruits d'Europe abondent aujourd'hui sur ce sol privilégié.

Après les mines d'or et d'argent, celles qui ont le plus d'importance sur la côte du Pacifique sont les mines de mercure. Le fer existe en Californie en dépôts riches et étendus, mais l'exploitation en est encore très-restreinte. Le cuivre, l'étain, l'antimoine, le bismuth, le manganèse et d'autres métaux encore y sont abondants ; mais jusqu'ici ils n'ont pas non plus été l'objet d'une exploitation sérieuse.

Les côtes de la Californie présentent un développement de près de 1,200 kilomètres. La plus grande largeur de l'État est d'environ 400. Les terres arables ont une superficie de 16 millions d'hectares. Mais cet État qui nourrirait facilement 8 millions d'habitants n'en compte guère que huit cent mille.

San-Francisco est le point terminus de la grande ligne ferrée qui va de l'Atlantique au Pacifique. Il est en communication avec d'autres lignes importantes. Au 1er janvier 1877, les chemins de fer en exploitation sillonnant l'État de la Californie présentaient une longueur de 1,854 milles ou plus de 2,983 kilomètres.

L'évaluation de la propriété foncière de la ville

et du comté de San-Francisco (le comté a 131 kilomètres carrés), telle qu'elle figure dans le rapport de l'*Auditor* pour l'assiette de l'impôt de l'année fiscale 1877-78, est de 190,972,880 dollars ou en chiffres ronds 993 millions de francs. La propriété mobilière est évaluée dans le même document officiel à 63,730,080 dollars ou plus de 331 millions de francs.

Naturellement les négociants tiennent là le haut du pavé. Ils sont audacieux, téméraires même souvent ; mais, en somme, ils n'ont pas mauvais renom. Leur audace et leur habileté ont produit des résultats étonnants. Ainsi la compagnie californienne de navigation à vapeur a établi des steamers sur toutes les rivières navigables de l'État et centralisé ainsi une partie considérable du commerce de la ville ; la « Wells Fargo Express Company » a réussi à se créer des agents dans chaque village, auprès de chaque mine, pour le transport des lettres, des espèces, de la poudre d'or, des colis. On aura une idée des affaires de cette société quand on saura qu'en 1864 elle avait acheté 2,250,000 enveloppes portant le timbre-poste des États-Unis. A la fois administration des postes particulière, banque, entreprise de transports fonctionnant dans tous les districts miniers de la

Californie, de l'Idaho, du Nevada et du Washoe, elle a réalisé des bénéfices énormes. Citons aussi la « Pacific Mail Company », qui possède un grand nombre de vapeurs et commande le trafic sur les deux océans.

L'industrie manufacturière a pris également un grand développement et il n'est pas douteux que, dirigée avec la même ardeur que les autres entreprises californiennes, elle n'atteigne promptement à un succès égal. Des usines ont été créées de tous les côtés, et San-Francisco possède à peu près toutes les industries d'une grande ville. Assurément il lui en aura coûté cher pour arriver là ; sans parler des quatre ou cinq mille émigrants qui succombèrent avant d'être parvenus à destination, lors de la première émigration de 1849, les dangers et les incertitudes de l'existence en tuèrent par la suite dix fois autant.

On a peine à concevoir toutes les misères que dut endurer la population avant de faire de San-Francisco une ville habitable. On vit, des années durant, des milliers d'hommes accoutumés au bien-être et au luxe des vieilles sociétés s'adonner là aux travaux les plus pénibles, fouiller la terre, détourner des cours d'eau, faire sauter des montagnes ; mal nourris, n'ayant pour tout lit qu'une

couverture, loin de la patrie, sans famille, ils ne trouvaient de soulagement à leurs peines que dans le jeu et la boisson.

Bientôt ce fut pis encore : quand la nouvelle de la découverte de l'or se fut répandue en Europe et en Asie, on vit accourir pour se joindre aux premiers aventuriers de l'Amérique, les aventuriers de l'Ancien-Monde. Ce fut une véritable invasion de tous les désespérés de la terre. Cet état de choses enfanta deux crises terribles qui faillirent compromettre l'existence de San-Francisco : les voleurs, les incendiaires, les habitués de tripots, les assassins circulaient audacieusement par les rues, menace permanente pour la fortune et la vie des citoyens. Il n'y avait plus ni décence, ni honneur, ni moralité. Un criminel était-il arrêté, son procès traînait en longueur et, d'une façon ou d'une autre, il finissait par s'évader, et les lois demeuraient lettre morte.

Enfin, un certain nombre de citoyens résolus prirent le parti de s'organiser en comité de vigilance. Sous prétexte de veiller à l'exécution des lois, ils se firent eux-mêmes juges et exécuteurs. Le prisonnier qui leur paraissait coupable d'un attentat sérieux était par eux pendu sommairement. Peu à peu, tous les citoyens honnêtes s'en-

rôlèrent dans ce comité. Alors ce fut une chasse sans merci à tous les bandits de la ville, et à force d'en emprisonner, d'en poursuivre et d'en prendre, on finit par s'en délivrer. Dans une ville exceptionnelle comme San-Francisco, il fallait ces rigueurs exceptionnelles. Il n'y a pas si longtemps encore qu'on vit un de ces êtres dangereux jeter l'effroi dans la ville par l'impudence de ses crimes. Poursuivi, il se barricada dans son logis. Tout un jour et toute une nuit il fut gardé à vue par la foule ameutée ; enfin, à un moment où il parut à la fenêtre, il reçut une balle qui l'étendit mort.

Un autre fléau ce furent les incendies. De 1849 à 1851 il y en eut cinq qui causèrent des pertes immenses et retardèrent d'autant les progrès de la jeune cité.

Une particularité de la population primitive, c'était l'excessive disproportion entre les sexes. En 1852 on comptait 29,000 hommes blancs (et même 35,000 avec la population flottante) contre 5,000 femmes blanches seulement. En 1860 cette disproportion avait diminué de beaucoup, il y avait 34,000 hommes et 21,000 femmes. Plus tard elle s'est amoindrie encore et aujourd'hui la balance n'est pas loin d'être équilibrée.

Les circonstances qui ont présidé à la naissance de cette population lui ont imprimé un cachet particulier. Elle a cessé d'être immorale et débauchée, mais elle a conservé un penchant marqué pour l'or, et elle travaille à s'enrichir avec une incroyable dose d'énergie et d'audace. Elle sait du moins dépenser largement, non-seulement en habitations, en chevaux, en tableaux, etc., mais en maisons d'école, en églises, en hôpitaux. Pendant la guerre de la sécession, elle envoya des chargements entiers d'or pour soulager les blessés. On raconte qu'un soir à un meeting où se trouvait le docteur Bellows, bien connu dans San-Francisco en sa qualité de président du Conseil de santé, quelqu'un eut l'idée de crier : « Tous ceux qui voudront serrer la main au docteur paieront un dollar pour les malades ». L'idée était heureuse ; la procession des braves assistants venant apporter leur dollar dura tant qu'il resta assez de force au docteur pour allonger la main.

Une forte tendance à la prodigalité existe dans toutes les classes de la société. C'est là que les femmes ont les bijoux les plus coûteux : ameublements, voitures et train de maison, tout en un mot est monté sur un pied qui serait impossible ailleurs. On prétend toutefois que pour les habitants fixes

la vie matérielle à San-Francisco est moins chère que partout ailleurs aux Etats-Unis, le nombre considérable des Chinois y ayant fait singulièrement baisser la main d'œuvre.

La vie de garçon domine. La plupart des gens mariés vivent à l'hôtel et dans les restaurants, la vie de famille n'est pas comme on devrait, semble-t-il, s'y attendre, la règle de la bonne compagnie. San-Francisco est une ville d'hôtels, de tavernes, de cafés, de maisons garnies ; il en est peu où les scandales de toute nature soient plus fréquents ; il n'en est pas où se voie un plus complet assemblage de toutes les variétées de la race humaine. C'est avant tout une ville cosmopolite : Anglais, Français, Allemands, Espagnols, Hongrois, Russes, Italiens, s'y comptent par milliers. En somme, la population étrangère y est supérieure en nombre à la population Américaine.

Les Chinois, qui fourmillent littéralement en Californie et constituent une population de plus de 150,000 individus, sont une trentaine de mille à San-Francisco. Ils sont plus petits de taille que les blancs, mais c'est la race la plus patiente, la plus laborieuse, la plus économe qu'on puisse trouver. On ne voit pas de mendiants chinois, parce que tous ceux qui débarquent appartiennent à

une des cinq ou six grandes « compagnies » organisées pour leur nation, et chacune de ces compagnies possède un vaste édifice où ses pauvres trouvent asile et assistance.

Le quartier chinois n'est pas, comme on pourrait le croire, situé aux confins de la ville ; il constitue une enclave dans la partie nord, avec ses institutions particulières, ses mœurs ; c'est une véritable ville à part et au milieu de laquelle ou pourrait se croire transporté dans quelque coin du Céleste Empire. On trouve là deux théâtres chinois, plusieurs pagodes, des débits d'opium, etc. — Les Chinois sont des travailleurs infatigables, ils sont en outre admirablement organisés entre eux pour s'employer partout où on les désire avoir. Ils ont, avons-nous dit, fait baisser considérablement la main d'œuvre à San-Francisco ; de là une haine à mort contre eux de la part des Américains. Il n'est sorte d'entrave qu'on n'apporte à leur séjour au milieu des blancs, sorte de mauvais tours qu'on ne leur joue, sorte de crimes et de vices dont on ne les accuse, sorte de mesquines persécutions qu'on ne leur fasse endurer. Les libres citoyens de l'Union Américaine ne semblent entendre la liberté que pour eux mêmes et à leur usage personnel. C'est une vraie croisade qu'ils poursuivent contre les Chinois, une croi-

sade qui, comme l'écrivaient récemment deux voyageurs français, se terminera peut-être par « une Saint-Barthélemy des jaunes ».

La constitution de l'État de la Californie votée le 7 mai 1879 a inséré dans ses articles les mesures les plus draconniennes contre ce qu'on appelle en Amérique l'envahissement des *Celestians*. L'article XIX porte qu'aucune corporation ne pourra à l'avenir, après l'adoption de la Constitution, employer des travailleurs chinois, qu'aucun Chinois ne pourra être employé aux travaux exécutés sur les domaines et propriétés de l'État, des comtés et des communes, si ce n'est comme condamné subissant une peine infligée pour un crime. En 1879 aussi, le Congrès de États-Unis, sur la proposition de M. Page, représentant de la Californie, a voté une loi pour restreindre le nombre des émignants chinois à quinze par navire. Enfin un traité postérieurement conclu avec la Chine met le règlement de l'émigration en Amérique des sujets chinois absolument à la discrétion des États-Unis. Feu Henry Wheaton — pour lequel, par parenthèse, nous avons dans notre jeunesse, traduit en français, le traité de droit internationnal dont il est l'auteur—eût été heureux, sans nul doute, de pouvoir insérer dans son

livre devenu classique ce curieux exemple d'habileté diplomatique du gouvernement de son pays (1).

Les chapitres qui précèdent ont pu donner au lecteur une idée assez nette des prodiges qu'opère aux États-Unis, l'activité humaine appliquée au développement des ressources naturelles de ce merveilleux pays. Ce développement sans pareil de la richesse industrielle et des forces productrices du sol, est à tous égards digne d'admiration et les résultats sont tout à l'honneur du peuple américain : mais il semble que cet épanouissement de la vie matérielle se soit fait un peu aux dépens de l'élégance des mœurs et de l'aménité des relations sociales qui font le charme de la vieille Europe et

1. L'agitation anti-Chinoise, il était aisé de le prévoir, ne s'en est pas tenue là. Au mois de mars dernier (1882), la Chambre des représentants, par 167 voix contre 65, et le Sénat, par 29 voix contre 19, ont voté une loi fermant pour vingt ans les ports Américains aux ouvriers chinois. A cette loi le président Arthur, usant de son droit constitutionnel, a appose son *veto*, le motivant d'ailleurs principalement sur ce que le terme de vingt ans lui paraissait dépasser la durée prévue par les traités. — La question, toutefois, n'était pas resolue ; elle ne devait pas tarder à reparaître. Le 17 avril, en effet, la Chambre des représentants, par 201 voix contre 37, adoptait un nouveau projet de loi suspendant pour une période de dix années cette fois l'immigration chinoise aux Etats-Unis.

qui chez nous se rencontrent en quelque sorte dans toutes les classes et constituent un élément si précieux de l'existence sociale.

L'Américain du Nord est trop généralement un être fruste, pratiquant avant toute chose, la doctrine du « chacun pour soi » et, sous prétexte de liberté et d'égalité, poussant souvent le sans-gêne jusqu'à ses dernières limites. Il n'est pas de voyageur que cette rudesse extérieure n'ait frappé. « Ici, dit M. Simonin dans son livre « Le monde Américain », en parlant des wagons, « ici la rusticité s'étale tout à son aise ; c'est un enfer pour l'Européen qu'on y confine ».

Un autre voyageur français, M. L. de Turenne, qui dans ces dernières années, a parcouru les États-Unis, y vivant un peu dans tous les mondes, déclare qu'il lui est impossible de ne pas constater que la société n'y existe que dans des proportions très-restreintes, « et par société, explique-t-il, je veux dire ces rapports, ces communications aimables qu'on a entre soi ». « Une revue publiée ici, ajoute-t-il, le constatait l'autre jour encore : L'Amérique est pleine de gens qui ont merveilleusement réussi et qui par eux-mêmes sont un insuccès, dont l'habitation est grande mais l'âme vulgaire, qui ont des tableaux et ne peuvent les apprécier,

des livres et ne les lisent pas, des vêtements élégants et de mauvaises façons, des clients, *clientes* comme on l'entendait à Rome, mais point de société, des flatteurs et pas d'amis. Ils sont arrivés à la fortune par des efforts considérables, mais ils ne savent pas en jouir. Assurément on trouve des esprits éminents, éclairés, capables de goûter les arts, les lettres, les sciences etc. Mais ils se rencontrent presque exclusivement dans un groupe peu nombreux, qui, dans la classe riche ou aisée forme une sorte de caste à part. »

Cette « société », qui est déjà si restreinte dans les classes riches ou aisées, fait presque complétement défaut dans les classes moyennes. Le même observateur en fait la remarque. « Il en est d'ailleurs de même un peu partout, ajoute-t-il ; on trouve souvent dans celles-ci plus de connaissances vraies que dans les premières, mais ces connaissances, presque toujours sont limitées aux matières qui font leur occupation de chaque jour, industrie, commerce, etc. Ici, toutefois, il semble que dans les classes moyennes chacun soit encore plus qu'ailleurs poursuivi par le *réel*, qu'il soit, plus difficile de sortir chacun de sa spécialité, que l'horizon de chacun soit plus borné. En somme les diverses nations de l'Europe ont toutes une vie intellec-

tuelle particulière, où toujours, il faut le reconnaître, on trouve un point palpable, matériel en quelque sorte, qui permet de voir au fond de cette vie intellectuelle ce qui les caractérise ; et c'est là ce qui manque presque totalement aux Américains, ce que chez eux on ne rencontre que chez un petit nombre d'hommes, mais plus souvent chez les femmes, où c'est assurément un des secrets de cette séduction qu'elles exercent sur les étrangers. »

Nous n'insisterons pas davantage sur cette lacune de la vie sociale aux États-Unis, qu'il était bon toutefois de ne pas laisser passer inaperçue. L'Amérique a beau se recruter tous les jours dans notre Vieux Monde et s'infuser le sang européen, les éléments qu'elle s'assimile par l'émigration ne sont pas, il faut l'avouer, de ceux qui peuvent pousser le mieux à l'atticisme des mœurs et naturaliser chez elle l'urbanité des relations individuelles. Les émigrants d'Europe sont loin, en général, d'appartenir aux classes les plus policées et du reste, une fois, de l'autre côté de l'Atlantique, ils n'ont rien de plus pressé que de *s'américaniser*.

Mais l'Amérique date d'hier parmi les nations civilisées et le temps qui sait si bien émousser les angles, fera son œuvre là comme ailleurs.

SCÈNES DE LA VIE AMÉRICAINE

I

LES RANCHEMEN DU FAR-WEST.

La question de l'élevage des bestiaux sur les terres publiques libres de l'Ouest américain est d'une importance spéciale, et les comptes-rendus officiels, parfaitement dignes de foi, récemment publiés n'ont fait qu'ajouter encore à cette importance. Ils prouvent en effet d'une manière indubitable que, sous l'empire de circonstances aussi favorables que celles qui existent dans certaines parties de l'Union américaine, l'industrie de l'élevage a devant elle un immense avenir.

L'esquisse qu'on va lire de la rude existence d'un *rancheman*, ou éleveur de bestiaux, de l'Ouest américain, est le résultat condensé de quelques unes des observations recueillies dans le cours d'une visite de plusieurs mois faite à une date récente par un écrivain anglais, M. W. Baillie Grohman, au Colorado, au Wyoming et à quelques

districts du Montana, aujourd'hui principaux centres, de l'industrie de l'élevage. C'est dans la « Fortnigthly Review », recueil qui occupe, on le sait, un rang distingué parmi les périodiques principaux de la Grande-Bretagne et qui se plaît volontiers aux questions économiques, que M. Baillie Grohman a publié son intéressante relation. L'heureuse combinaison de détails pittoresques et de données sérieuses et précises qu'offrait cette étude nous parut bien faite pour lui ménager un accueil favorable du public français et, peu de temps après sa publication en anglais, nous la reproduisions dans son entier dans les pages de la « Revue Britannique ». C'est ce dernier travail réduit de proportions que nous allons adapter au présent chapitre, tout en nous écartant le moins possible du récit original.

Si l'on étudie l'origine de l'élevage dans l'Ouest, on trouve que, comme tant d'autres institutions des États-Unis, il a eu ses premiers débuts alors que le pays était encore dans la terrible passe de sa dernière grande guerre. Le Texas, à cette époque, était encore un petit territoire peu connu, lieu de refuge paisible des pourchassés de la justice, déguisés sous des noms d'emprunt, de longues barbes et de vastes sombreros. Cet immense espace, consistant

principalement en prairies — le Texas présente une étendue superficielle plus grande que la France, le Portugal, la Belgique et la Suisse réunis — était l'habitacle d'énormes troupeaux de bestiaux à demi sauvages, d'une race très inférieure. Leurs yeux flamboyants et leurs grandes cornes allaient de pair avec leur aspect menaçant et leur nature peu endurante. Il y en avait des millions. En 1860, les états des impôts, qui certes n'exagéraient rien, indiquaient, pour le Texas, 2 733 267 bêtes à cornes en troupeaux et 172 243 bœufs travaillants. Un assez grand nombre de *rancheros* (fermiers cultivateurs) — de cette race éminemment paresseuse et ignorante descendant des Espagnols ou des Mexicains — possédaient des troupeaux de plus de 50 000 têtes, et quelques-uns, assure-t-on, en avaient jusqu'à 100 000. Ces troupeaux, toutefois, procuraient peu de bénéfice à leurs maîtres ; l'absence de marché d'aucune sorte et de demande étrangère de la part des pays voisins du Nord les rendait à peu près sans valeur, comme étaient à la même époque les innombrables troupeaux de bœufs qui erraient dans les pampas de l'Amérique du Sud (1).

1. En 1879, les États-Unis comptaient plus de 33 millions de bêtes à cornes.

Vers la fin de la guerre civile, alors que la viande, les céréales et dans le fait toute espèce de denrées s'élevèrent, dans les Etats du Nord, à des prix jusqu'alors inconnus, de hardis fournisseurs du gouvernement essayèrent de conduire quelques petits troupeaux de ces bestiaux du Texas aux armées du Nord. Ceux de ces troupeaux qui, au début, entreprirent le lointain voyage du Missouri et d'autres Etats de l'Est ne comptaient guère que 200 ou 300 têtes. Les profits furent énormes ; car, en ces jours fortunés, on pouvait se procurer pour une trentaine de francs de jeunes taureaux qui, à la fin de leurs deux ou trois mois de route, se vendaient 175 fr.

De fait, les profits étaient si larges, que le secret transpira bientôt et que des individus pourvus de capitaux plus importants et que ne liait aucun contrat avec le gouvernement se lancèrent dans l'entreprise. Pendant une année ou deux, jusqu'au jour où les indolents rancheros finirent par s'apercevoir de l'augmentation de valeur de leurs bestiaux, les bénéfices se maintinrent aussi élevés. Peu à peu ils devinrent moindres ; car, si rapidement que l'argent se gagne aux États-Unis et si incomparablement plus grands que soient les profits à atteindre par une série de spéculations heu-

reuses dans ce pays, comparé à ce qui se passe dans notre plus calme et plus prudente Europe, le fait qu'un homme pût, sans grand risque, doubler ou quadrupler son capital en trois ou quatre mois, allécha bon nombre de gens de l'Est et les décida à engager dans des opérations d'élevage leur argent et l'argent de leurs amis.

Cela se passait, il faut bien se le rappeler, longtemps avant que le commerce de l'exportation en Europe des bestiaux sur pied ou de la viande eût pris racine. Il était donc tout naturel que, le nombre des entrepreneurs croissant, la concurrence fît décroître les profits. Ceux-ci baissèrent d'abord de 75, puis de 100 pour 100, pour tomber ensuite beaucoup plus bas.

Aux yeux des hommes qui s'étaient mis les premiers en mouvement, c'était une affaire finie ; mais, avec le génie américain, il y avait là d'autres ressources. Jusqu'alors le commerce des bestiaux était fort simple ; c'était celui d'un conducteur de troupeaux qui achetait sur place des bêtes à bon compte et qui les revendait avec un bon bénéfice dans les villes du Nord. Quoi de plus facile, se disaient les malins spéculateurs, que de faire ce que faisaient les éleveurs devenus millionnaires du Texas, c'est-à-dire de laisser la nature

agir pour vous? On avait sous la main les immenses solitudes connues sous le nom de *Désert américain*, s'étendant du Mississipi — à cette époque frontière occidentale extrême de la civilisation — à la Sierra Nevada, région de 2,000 kilomètres de longueur sur 3,000 de large, sur les confins orientaux de laquelle les nouveaux territoires du Kansas, de l'Arkansas et du Nebraska étaient alors en train de se constituer avec cette rapidité particulière à la race éminemment migratoire des Yankees, race qui a la vocation naturelle de la confection des lois et de la création des villes.

Tandis que des milliers d'émigrants, brisés de fatigue, traversaient les Prairies, poussant à l'ouest, vers les pays de l'or, nouveaux et anciens, un beaucoup plus grand nombre, appartenant en général à une classe infiniment meilleure et plus prospère des populations élevées dans l'Est, se pressaient sur les nouveaux territoires, avec l'intention de s'y établir comme cultivateurs ; et ce précieux conseil d'Horace Greeley : « Allez dans l'Ouest, jeune homme », fut aussi appliqué à l'élevage de la race bovine.

Les nouveaux colons ne tardèrent pas à comprendre les vastes profits à retirer de l'élevage des

bestiaux dans des régions où, non seulement la terre et les pâturages ne coûtent rien, mais où les frais inhérents à une exploitation agricole sont, par rapport aux idées qu'on se fait en Europe, exceptionnellement peu considérables. L'élevage des bestiaux, sur les terres publiques du Grand Ouest, peut se faire au taux en quelque sorte illusoire de 5 à 6 francs par tête d'animal. En effet, lorsqu'une fois le *ranche*, ou ferme, est bâti, ce qui ne coûte guère que 1,500 à 2,500 francs, et que vos provisions sont achetées, il ne reste absolument d'autres dépenses à faire que celles des gages des gardiens des troupeaux, *stockmen* ou *cowboys*, chacun desquels, moyennant un salaire de 150 francs par mois, prend soin de 1,000 têtes de bétail. Heureusement pour les fermes d'Europe, le *rancheman* frontière a jusqu'à présent à fournir une assez jolie course et à supporter d'énormes frais pour atteindre le grand marché aux bestiaux de Chicago. Le rancheman peut être à des centaines de kilomètres de la station de chemin de fer la plus proche de sa ferme, et cette station elle-même peut en outre se trouver à 2,000 ou 2,500 kilomètres de la grande cité neuve de l'Illinois.

Mais revenons à l'élevage des bestiaux. Une

grande impulsion a été donnée à cette industrie par les encouragements que la construction du chemin de fer du Pacifique a procurés aux premiers colons du Kansas et du Nebraska. A mesure que les émigrants de l'Est arrivèrent plus nombreux, la terre devint plus recherchée, et les éleveurs commencèrent à pousser vers l'ouest, dans de nouveaux districts, où leurs troupeaux pouvaient paître librement et sans frais.

Le Colorado devint ensuite la région de prédilection des éleveurs de la frontière occidentale, et aujourd'hui ce vaste État (ce Territoire a été promu au rang d'État en 1876, d'où son nom de *Centennial State*, État du Centenaire) avec ses 272,000 kilomètres carrés et sa population de plus de 200,000 âmes, est, aux yeux des éleveurs, déjà *plein*, pratiquement parlant, c'est-à-dire que toute la terre propre à l'élevage, avec la bordure de cours d'eau nécessaire, est déjà occupée. Aujourd'hui le Wyoming, le Montana, l'Idaho et le Nouveau-Mexique, non moins que les parties occidentales extrêmes du Texas, sont les pays les plus recherchés pour installer un ranche à bestiaux.

Pour nous autres Européens, les lois et coutumes qui régissent la propriété foncière et la location de la terre aux États-Unis ne laissent pas de boule-

verser un peu nos idées. Il semble non-seulement étrange, mais à peine croyable dans notre Ancien Monde, que vous ou moi puissions aujourd'hui partir pour un des trois ou quatre Territoires de l'Union que nous venons de nommer, y prendre pour nos bestiaux une bonne étendue de terre non encore occupée, où les faire paître, conduire sur cette terre un troupeau de 10,000 bêtes, choisir un lieu commode, près d'un cours d'eau convenable, et là bâtir notre ranche ou ferme, entourer de palissades 20 ou 40 hectares de prés à fourrages ; en somme, nous mettre tout à fait à l'aise et chez nous, en véritables propriétaires du sol, sans pour cela payer un sou ni enfreindre aucune des lois des Territoires ou des États de l'Union, sans faire en un mot rien qui ne soit parfaitement licite. On n'a pas à s'inquiéter de titres de propriété, d'hommes d'affaires ni d'arpenteurs. Neuf fois sur dix, la possession vaut titre, et, pour la dixième, le sempiternel revolver, ce faiseur et ce destructeur de loi, fait le reste. Contrairement, en effet, à ce qui se passe chez les mineurs, lesquels disent que le point de droit qui manque s'obtient en achetant le juge, l'absence de tout tribunal pour décider des contestations à propos de propriété, dans ces régions lointaines et à demi

sauvages, fait du revolver l'arbitre suprême pour défendre ce que vous estimez être à vous.

Naturellement cet état de choses, qui n'existe que dans les districts dits *non cadastrés*, ne peut se continuer qu'autant qu'il y a des terres à pâturages disponibles en suffisante quantité. Si immenses que soient les possessions de l'Amérique propres aux entreprises d'élevage, elles commencent néanmoins à s'épuiser, et, à vrai dire, il serait difficile d'imaginer ce qui pourrait résister aux assauts de ces hardis pionniers qui chaque jour se ruent sur l'Ouest avec une ardeur toujours croissante. Le fait, toutefois, que cet approvisionnement de terres n'est pas encore épuisé rend très rares les contestations entre les colons de la frontière ; car, contrairement à ce qui se passe aux mines, les amateurs de terre ne trouvent pas utile de risquer leur vie pour faire respecter leurs droits fictifs de propriété, alors que, 30 ou 40 kilomètres plus loin dans la vallée, des terres tout aussi bonnes les attendent.

Pour rendre la propriété foncière américaine, non-seulement dans l'Ouest, mais aussi dans l'Est, plus intelligible au lecteur, nous allons récapituler les traits les plus saillants de la loi sur la matière.

Il faut pour cela diviser le sol américain entier en deux catégories : les terres cadastrées et les terres non cadastrées. Aux premières naturellement appartiennent tous les États de l'Est : le Kansas, le Nebraska, le Colorado et quelques autres parties du Grand-Ouest. Nous laissons de côté la Californie. Pour l'Europe, en effet, les vastes productions en minéraux et en céréales de cet État entrent seules en jeu, aussi longtemps du moins que la grande voie ferrée du Pacifique ne sera pas forcée par la concurrence d'abaisser ses tarifs exorbitants.

Aux terres non cadastrées appartiennent, sommairement parlant, le Montana, le Wyoming, certaines parties de l'Idaho, de l'Orégon, le Nouveau-Mexique et l'Arizona, ce dernier à raison de son sol stérile, peu propre à l'élevage des bestiaux. Là le droit de propriété est au premier occupant, jusqu'à ce que plus tard le territoire soit cadastré par les employés du gouvernement, que le plan soit dressé et que le sol soit partagé en districts, chaque district étant administré par un fonctionnaire officiel. Les individus qui se sont établis sur les lieux avant cette période sont laissés paisibles possesseurs, à la condition qu'ils aient amélioré la terre, c'est-à-dire qu'ils l'aient ou cultivée ou

enclose comme il en serait pour des éleveurs ayant des bestiaux à eux paissant sur cette même terre. Un impôt nominal assure au colon un titre du gouvernement.

Le *droit du squatter* (squatter's right), contrairement à la *pré-exemption*, laquelle est la prise de possession de terres non cadastrées, en batissant sur ces terres ou en les améliorant, se révèle lorsqu'il s'agit de terres inoccupées, mais cadastrées. En vertu de ce droit, tout adulte qui manifeste l'intention de vivre sur la terre par lui-même, qui l'acquiert pour cette fin seulement et non dans un but de spéculation, a droit à 160 acres ou 64 hectares environ, ou à 620 acres (248 hectares environ) si la terre en question est classée sous la dénomination de *terre déserte*, ce qui est généralement le cas pour les Grandes Plaines. Pour cette terre cadastrée, le gouvernement impose au colon une taxe de 6 francs par acre, c'est-à-dire par 40 ares (les 620 acres de terre déserte étant considérés, pour l'acquittement de cette contribution, équivaloir à 160 acres de bon sol), taxe répartie sur cinq années dans une certaine proportion, de façon à permettre au plus pauvre de s'installer chez lui.

Naturellement les terres inoccupées peuvent être achetées du gouvernement, pour n'importe

quelle étendue superficielle, moyennant argent comptant ; mais, naturellement aussi, le fait se présente rarement, par la raison, que nous avons dite, qu'en s'avançant davantage dans l'Ouest on peut avoir la terre pour rien. Si le colon qui occupe le sol en vertu du droit de squatter a des fils adultes, ceux-ci à leur tour peuvent bénéficier de la même loi, l'intention du gouvernement étant la culture soignée de petites superficies, plutôt que l'amélioration seulement partielle de superficies plus considérables.

Telles sont les bases principales sur lesquelles repose la propriété des terres aux États-Unis. Le principe de la demande et de la production qui gouverne les rapports commerciaux des peuples civilisés fonctionne à peu près de la même manière au delà du Mississipi. Les lois de l'extrême Ouest ne se font que le jour même où le besoin s'en fait sentir. C'est ainsi qu'aussi longtemps que les terres disponibles excéderont les demandes, les règlements seront regardés comme inutiles ou à peu près tels.

Si l'on compare les Territoires du Nord avec ceux du Sud au point de vue de leur adaptabilité à l'élevage des bestiaux et des avantages et des désavantages qu'ils présentent à l'immigration

européenne, la première chose qui saute aux yeux comme source de danger, alors qu'il s'agit de pareilles entreprises, c'est le climat. La plus grande partie du Wyoming, du Montana et de l'Idaho, tous traversés par les nombreuses ramifications des montagnes Rocheuses, est située à 1,200, 1,500, 2,400 et 2,800 mètres au-dessus du niveau de la mer et exposée à des hivers très rudes. Les Territoires du Sud, tels que le Nouveau-Mexique et le Texas occidental, et les portions encore inoccupées du Colorado méridional, souffrent de l'autre extrême, les grandes chaleurs de l'été, qui produisent fréquemment des sécheresses prolongées. Il faut se rappeler, en effet, que le climat y est beaucoup plus sec que celui de l'Europe et que l'eau est très rare sur les versants des montagnes Rocheuses, fait qu'il faut attribuer à l'absence des pluies, au sol sablonneux et à la surface dénudée des montagnes qui absorbent la pluie et la neige fondue beaucoup plus vite que ne le font les pays boisés.

Outre ces risques de climat, l'éleveur de l'Ouest a à courir les chances d'un autre danger, qui, bien qu'il ne se soit pas encore manifesté, pourrait briser d'un coup la fortune de l'entreprise : nous voulons parler de la peste bovine, de la pleuro-

pneumonie et des autres épizooties terribles, encore inconnues à l'ouest du Mississipi. A quoi cette immunité doit-elle être attribuée? — sécheresse du climat, égalité constante de la nourriture, propriété médicinale quelconque des herbages ou de l'eau, ou simplement chance favorable — on l'ignore, de même qu'on ne saurait dire non plus jusqu'à quand elle peut durer. Les conséquences de la maladie s'implantant une fois sur la vaste région de plaines qui s'étend des frontières du Canada au golfe du Mexique et de la Sierra Madre au grand Mississipi sont parfaitement effrayantes à envisager. Sur les quinze millions, au bas mot, de bestiaux qui vivent en liberté sur ce vaste espace, c'est à peine s'il en échapperait un million à la contagion. Ce serait un terrible saut de l'opulence à la banqueroute.

Comme il ne s'importe pas de bétail de l'Est ou d'autres pays où la péripneumonie ait sévi à un certain degré, si ce n'est des taureaux pour l'amélioration des races, il est évident que le danger principal de l'importation de la contagion repose uniquement sur l'introduction de reproducteurs de fantaisie d'origine américaine-orientale ou anglaise. Ce danger a été, dans ces derniers temps, compris des éleveurs de l'Ouest, et le Congrès a

été invité à nommer des commissions composées de vétérinaires et d'éleveurs expérimentés, en premier lieu afin d'exercer une surveillance vigilante sur les frontières de l'Est, et, en second lieu, afin de leur donner tout pouvoir de faire abattre immédiatement tous les animaux contaminés, si la maladie apparaissait.

Le Congrès cependant témoigne, pour les problèmes de cette espèce, fort peu d'intérêt. Cette confiance dans la fortune, qui en Amérique est également dans le caractère de chaque citoyen, se manifeste aussi dans le Parlement. Il y a donc à faire très peu fond sur l'aide du gouvernement. Il est plus probable que le corps entier des éleveurs de l'Ouest arrivera à quelque arrangement entre eux, car, comme pour la confection des lois et la création des villes, le *self-help*, ce fameux « aide-toi toi-même », devient une seconde nature chez les populations de la frontière.

Lorsqu'on examine les caractères naturels des Grandes Plaines, on trouve que, à très peu d'exceptions près, aucune partie de cette vaste région n'est apte à élever autant de bœufs, de moutons ou de chevaux au kilomètre carré que les terres des États orientaux de l'Union ou l'Europe. Les herbes des Plaines, dont les plus communes sont

le *gamma* et le *buffalo*, ont des qualités extrêmement nutritives. La première croît à une hauteur de 15 centimètres, l'autre se tient plus près du sol. L'herbe en touffe, *bunch grass*, autre espèce, pousse sur les *bluffs* et constitue le principal herbage d'hiver. Les unes et les autres commencent à croître vers le 1er mai, et continuent à pousser jusqu'à la fin de juillet, époque où la sécheresse commence. Elles sèchent alors et se façonnent au soleil ; et comme les froids, si rudes qu'ils soient, ne semblent pas pénétrer jusqu'aux racines ou du moins ne leur font pas de mal, elles gardent toute leur force durant l'hiver entier. C'est à cela qu'il faut attribuer l'aspect dénudé et sans verdure de tout le pays à la fin de l'automne et l'hiver, alors que les étrangers qui le traversent peuvent à peine comprendre comment d'innombrables troupeaux non seulement subsistent, mais s'engraissent, sur ces pâturages gris et en apparence désolés.

La nature a pourvu de mille manières au bien-être de ses enfants ; non-seulement, en effet, les bestiaux trouvent à s'abriter sous les bluffs et dans les nombreuses petites vallées appelées *poches* et *gulches*, et sous les bouquets de vieux cèdres et de cotonniers qui remplacent en quelque sorte les granges et les étables, mais encore les

grands vents qui soufflent après toutes les tourmentes de neige balayent le terrain en pente avec une prodigieuse rapidité, amoncelant la neige en tas et en remplissant les dépressions du sol. Il est rare que la neige floconneuse et légère se durcisse en croûte à la surface, cas qui se traduit en famine pour le bétail, si le temps chaud n'arrive bien vite.

Les tourmentes de neige dans le Wyoming, l'Idaho et le Montana sont parfois très violentes; elles durent ordinairement trois jours, sans rien diminuer de leur furie, le thermomètre descendant alors à 25 et 30 degrés au-dessous de zéro. Il en est surtout ainsi de la tourmente dite *breaking-up*, très redoutée des ranchemen. C'est la dernière ; elle vient généralement en mars ou dans la première moitié d'avril, et non seulement elle est la plus terrible de toutes, mais elle trouve les bestiaux moins disposés que jamais à lui résister, et les malheureuses bêtes demeurent ainsi trois ou quatre jours sans nourriture, exposées au froid le plus rude de la saison.

Les pertes, dans les hivers rigoureux, sont souvent très grandes. De fait, le climat du Wyoming et du Montana a été trouvé trop rude pour l'élevage par plus d'une entreprise tentée dans

ces territoires. Des troupeaux entiers de quatre mille ou cinq mille moutons ont péri en une nuit. Les bêtes à cornes sont moins éprouvées, bien que certains ranchemen aient perdu dans l'hiver de 1871-1872 — le plus rude qu'on ait eu jamais — plus de la moitié de leur bétail. La présence des ravins et des bluffs, si particuliers à la formation des montagnes Rocheuses, est aussi essentielle que l'eau et l'herbe, et les éleveurs qui commencent aujourd'hui une entreprise préfèrent s'éloigner de 150 et même 300 kilomètres du chemin de fer et avoir des terres abritées que de courir le risque de grandes pertes de bestiaux en étant plus près du point où ils peuvent *embarquer* leurs produits.

Bien que le gros bétail, de même que les moutons, puisse se procurer sa nourriture tout le long de l'année, la profession d'éleveur exige, nous le verrons, beaucoup de soins et de peine. Pendant l'été, l'automne et l'hiver, les bestiaux errent à leur guise par les Plaines, et différents troupeaux ou parties de ceux-ci se mêlent et s'en vont parfois à de longues distances de leurs pâturages propres. Très souvent des bêtes isolées, séparées vraisemblablement de leurs troupeaux dans la course folle d'une panique, sont retrouvées à 300

kilomètres de leur point de départ. C'est pour réunir ces égarés et faire un recensement, non moins que pour rassembler des bœufs pour le marché, qu'on fait une *ronde* annuelle. A cette époque, qui arrive en mai et juin, on fouille tout le pays, et les bestiaux appartenant à un district sont rassemblés en un vaste troupeau duquel les différents ranchemen séparent leurs propres bêtes, aisément reconnaissables à la marque. Après un échange mutuel des animaux égarés, chaque propriétaire ramène son troupeau sur son domaine, puis, une fois les veaux marqués, lâche de nouveau la bande pour ne la revoir qu'à la ronde de l'année suivante.

Pour chaque district, embrassant plusieurs centaines de kilomètres carrés et de dix à vingt parcours ou *ranges*, on choisit un capitaine — généralement un des vieux colons bien au courant du pays. Sous lui travaillent les bouviers (*cowboys* ou *cowpunchers*, comme on appelle tous les gens qui s'occupent d'élevage) des diverses ranches, formant souvent une troupe de soixante-dix hommes et plus, avec deux cents chevaux et même davantage, car chaque bouvier a avec lui au moins trois et souvent jusqu'à huit chevaux de rechange dans ces occasions.

La région tout entière, si vaste qu'il leur faut un ou deux mois pour la sillonner, est partagée en parcours quotidiens. S'il y a un grand ruisseau ou une rivière qui la traverse, on suit ce cours d'eau, et le pays jusqu'à la distance de 40 ou 50 kilomètres sur les deux rives est soigneusement fouillé par les bouviers montés, lesquels, travaillant tous sous les ordres d'un même chef, montrent une grande habileté dans l'accomplissement de leur pénible tâche. Ils restent en selle au moins seize heures par jour, et la plupart du temps au galop, à la recherche des bêtes à demi sauvages. Souvent, longtemps après la nuit venue, on les voit reparaître chassant devant eux le bétail retrouvé dans la journée, et celui-ci, après avoir été abreuvé, est réuni au gros des animaux, qui est soigneusement surveillé jour et nuit.

Si le parcours est un parcours montagneux, comme c'est fréquemment le cas (il est dans le Wyoming des ranges situés à 2,000 ou 2,400 mètres au-dessus du niveau de la mer, au cœur des montagnes Rocheuses), la recherche des bestiaux est infiniment plus difficile que sur les prairies plates ou ondulées. Dans le premier cas, celui de chaînes de montagnes abruptes pleines de poches, de gulches et de *drars*, généralement couverts, au

fond, de bois épais, la recherche est un travail fort malaisé. Un animal ou un petit groupe d'animaux, qui ont échappé dans une ronde à l'œil des bouviers, ne sont pas nécessairement perdus, car généralement on les retrouvera sur ce même parcours ou sur un parcours voisin à la ronde de l'année suivante. Souvent il arrive aux ranchemen de tomber sur des bestiaux qui depuis quatre ou cinq ans manquaient au troupeau. En pareil cas, la vache originairement perdue reparaît avec une petite famille de génisses, de jeunes taureaux et de veaux non marqués.

Eu égard à la configuration hachée du terrain et aux dimensions énormes de chaque range, le fait que les pertes en bêtes égarées ne s'élèvent pas à plus de 1 ou 2 pour 100 par an est tout à l'honneur des bouviers. La moyenne totale des pertes résultant des intempéries, des sécheresses, etc., varie considérablement. Plus de la moitié des propriétaires ou directeurs des ranges (une centaine environ), visité par M. Baillie Grohman lui ont déclaré qu'année commune cette moyenne pouvait aller à 5 pour 100 ; d'autres l'ont évaluée à 7, quelques-uns même à 10 p. 100.

L'époque de la ronde est un temps de rude labeur pour les hommes et les chevaux sur les

ranches de la frontière. Elle est une agréable diversion pour le bouvier, qui tout le reste de l'année est enterré dans son ranche isolé, souvent des mois entiers sans voir un homme blanc et des années sans qu'un regard de femme vienne lui réjouir le cœur. Alors tout est animation, tout est gaieté, tout est sujet à défis cordiaux, à rivalités joyeuses dans ces battues gigantesques. Elles commencent par un substantiel déjeuner, où souvent la moitié d'un bœuf est partagée entre les différentes tables. Le soleil levant voit tout le monde en selle, chacun galopant sur la plaine à la poursuite de points noirs aperçus dans la distance, ou escaladant les dangereux versants de collines escarpées pour de là gagner les hautes chaînes couvertes de pins. D'ordinaire ces hardis cavaliers ne rentrent au camp qu'à la tombée de la nuit, chassant devant eux les bestiaux qu'ils ont réunis et qui, s'il s'agit d'un pays découvert, peuvent s'élever jusqu'à deux cents par homme ; s'il s'agit d'un pays haché, raviné, on n'en réunit guère plus de dix à quinze.

Les bouviers apprennent à suivre le bétail à la piste, comme les Indiens le gibier. Rien de plus curieux que d'observer d'un point élevé les péripéties de cette chasse. Ici vous apercevez deux hommes menant leurs chevaux à la bride, exami–

nant sur le sol de gravier quelque faible trace qui, jusqu'à ce qu'on soit arrivé à un terrain plus mou, peut servir d'indication. Généralement l'eau trahit les bestiaux. Si loin en effet qu'ils en soient ou si caché que soit le ruisseau au milieu de bois épais, il leur faut y venir au moins une fois toutes les vingt-quatre heures, et alors on voit facilement le chemin qu'ils suivent pour y arriver. Là ce sont trois ou quatre cavaliers lancés à fond de train à la poursuite d'un petit groupe de bœufs dégringolant d'une pente rapide, la queue droite, effrayés évidemment de la présence inaccoutumée des hommes. Cavaliers et chevaux dans cette lutte ardente de vitesse n'ont pas l'air de s'apercevoir des difficultés du terrain, des trous perfides et des troncs renversés qui le coupent.

Ces hommes sont de vrais centaures, et dans ces occasions chacun cherche à dépasser son voisin. M. Baillie-Grohman fut un jour témoin d'une chute occasionnée par un trou profond, sur le bord duquel le cheval avait posé un de ses pieds de devant; homme et bête allèrent rouler de l'autre côté. Par curiosité le voyageur anglais mesura la distance entre le bord du trou et le point opposé où l'épaule du cavalier avait été se heurter : cette distance dépassait 9 mètres !

L'homme n'eut pas d'autre mal qu'une commotion bien vite passée, et au milieu des moqueries de ses compagnons, qui sont toujours sans pitié en pareil cas, il se releva et, prenant son revolver, il tua sur place le malheureux *broncho*, qui, lui, avait les jambes brisées.

Les bouviers peuvent se diviser en deux classes: ceux qui viennent du Texas et ceux qui se recrutent dans les États de l'Est, du Missouri principalement ou des versants des chaînes du Pacifique; l'Orégon fournit un assez grand nombre de *webfeet* (pieds-palmés), nom qui leur vient de l'humidité du pays avec ses longs hivers pluvieux. Les Texiens, en tant qu'il s'agit de vrais cowboys, sont sans rivaux : ce sont les meilleurs cavaliers, les hommes les plus hardis, les plus rompus au métier ; le seul revers de la médaille, c'est leur réputation de sauvagerie. Les autres sont moins capables, mais plus disciplinés. Le mauvais renom des Texiens leur vient surtout de leur caractère emporté ; le fait est qu'ils sont toujours prêts à jouer du revolver.

Arrivons maintenant aux côtés pratiques de la question. Le premier point à signaler par le rancheman qui s'établit, lorsqu'une fois il a choisi son range, est de savoir quels bestiaux il achè-

tera. Il y a trois grandes sources de production d'où sont tirés annuellement d'innombrables troupeaux : le Texas, l'Utah et l'Orégon ne sont entrés en ligne que très récemment, donnant ainsi une preuve nouvelle des gigantesques aptitudes du Grand-Ouest. Il y a trente ans, alors que l'Orégon était un parfait désert et que l'Utah — à l'exception de la colonie du lac Salé, toute petite encore — était dans la même condition, il n'y avait pas une tête de bétail dans ces régions, sauf le petit nombre d'animaux que chaque famille de colons amenait avec elle de l'Est, et dont la moitié, sinon plus, succombaient aux fatigues du voyage et à l'absence de nourriture et d'eau sur le désert inhospitalier et sans fin.

L'élevage, comme spéculation, était alors et demeura longtemps à l'état de lettre morte ; il n'en était pas même question et personne n'amenait plus de bêtes qu'on n'en pouvait conduire commodément — en moyenne dix bêtes par famille d'émigrants, racontent les vieux guides. Ces bêtes, toutefois, ont multiplié, dans les vallées de l'Orégon, dans une proportion énorme, et l'on compte aujourd'hui des centaines de milliers de bestiaux là où, il y a trente et même vingt-cinq ans, il n'en existait que quelques centaines en

tout; et, chose curieuse, la progéniture des ancêtres originaires est aujourd'hui reconduite en immenses troupeaux dans la direction de l'Est, sur cette même route mormonne qu'ont suivie ses grands parents, il y a quinze ou vingt ans, dans leur voyage vers l'Ouest, leur nouvelle patrie.

Pour en revenir au choix à faire des races, la voix commune déclare les races de l'Orégon et de l'Utah infiniment supérieures à celle du Texas. Tandis que les fermiers ranchemen du Colorado, du Wyoming et du Montana n'avaient que celle-ci, le bétail de l'Orégon élevé dans les deux derniers de ces Territoires, en 1879, dépassait en nombre trois ou quatre fois au moins le bétail du Texas. Tout d'abord on avait douté que les bestiaux élevés sur les versants regardant le Pacifique, et principalement sous le climat humide et modérément chaud de l'Orégon pussent supporter les hivers du Wyoming et du Montana, avec leurs tourmentes de neige. L'expérience toutefois a établi non seulement que le bétail de l'Orégon pouvait résister aux rigueurs de l'hiver, mais aussi qu'il prospérait sur le sol du Wyoming. Comme les bestiaux de l'Utah et de l'Orégon atteignent des prix relativement beaucoup plus élevés à Chicago et sur les autres grands marchés, ces races sont aujour-

d'hui classées les premières, et, conséquence naturelle de l'accroissement considérable de la demande, les bêtes à cornes de l'Orégon ont monté de 75 pour 100 de leur valeur dans les trois ou quatre dernières années qui viennent de s'écouler.

Le choix du bétail décidé, il y a trois moyens différents de se le procurer. On peut tout d'abord l'acheter sur le range ; c'est le moyen le plus rapide, c'est aussi le plus sûr lorsqu'on prend les précautions voulues, mais c'est en même temps le plus dispendieux. Les bestiaux sont achetés en un bloc de tant de têtes, « plus ou moins » ; mais comme il n'est naturellement pas facile de recenser et de contrôler de vastes troupeaux appartenant à différents propriétaires et paissant sur un immense parcours, ce moyen laisse la porte ouverte à la fraude, et beaucoup de nouveaux venus en sont souvent victimes.

Le second moyen, celui que doivent préférer de beaucoup les nouveaux colons, c'est de faire marché avec un des grands éleveurs établis, pour un nombre déterminé de bêtes de telle race et de tel âge, 75 pour 100 environ des vaches devant être pleines et le troupeau devant être livré à une époque donnée, sur votre ranche. Il est bon de stipuler un fort dédit (souvent 75,000 ou

100,000 francs) en cas de non exécution du contrat. En outre, l'acquéreur doit se réserver le droit de repousser toutes les bêtes qui ne seraient pas en parfait état de santé ou conformes aux conventions stipulées. Généralement, cependant, il s'écoule une année avant que vous receviez votre troupeau, car si vous signez, par exemple, votre marché dans le Wyoming en automne, le bétail ne sera acheté par l'entrepreneur dans l'Orégon qu'au printemps, et tout l'été se passera avant que le troupeau ait atteint le Wyoming.

Le troisième moyen, le seul originairement, de se procurer son bétail est d'aller soi-même au Texas ou dans l'Orégon, d'y acheter ses bêtes de différents propriétaires, et de partir avec elles pour son ranche lointain dès que les rayons du soleil de mai ont fait verdir la plaine. La tâche de conduire un troupeau de bestiaux est une des entreprises les plus pénibles qui soient ; nous aurons à en parler un peu plus loin. Ce dernier moyen de se procurer un bétail, quoique le moins coûteux, est aussi celui qui est le plus chanceux pour les débutants, les *pieds tendres,* comme on les appelle.

Il est aujourd'hui deux manières d'exploiter l'industrie de l'élevage des bestiaux dans l'Ouest. L'une, sur laquelle nous ne nous étendrons pas

autrement, consiste à acheter de jeunes taureaux, à les garder deux ans sur le range et à les vendre sur le marché comme des bêtes de quatre ans. L'augmentation de valeur par tête varie de 10 à 15 dollars (50 à 75 francs). Cette opération permet au rancheman de doubler presque son capital dans ce court espace de temps, pourvu que ses pertes n'excèdent pas 5 pour 100 et qu'il ait la chance pour lui.

L'autre manière est d'élever un bétail en achetant des vaches du Texas, de l'Orégon ou de l'Utah, et le nombre de taureaux nécessaire des États de l'Est ou de l'Angleterre. Cette méthode, si vous vous décidez à ne pas vendre un seul animal pendant les trois premières années, est à la fois beaucoup plus profitable que le simple *engraissage* des troupeaux. Autrefois c'est elle qui avait le moins d'adeptes, en raison du plus grand capital exigé pour pouvoir rester trois ans sans tirer de revenus ; mais les grands bénéfices procurés étant devenus plus connus dans l'Est, les capitaux ont afflué dans ces dernières années sur une plus grande échelle, et cette méthode est aujourd'hui la méthode adoptée de préférence par les gens que tente la chance de faire fortune en cinq ou six ans en allant dans l'Ouest.

Rien ne peut mieux donner l'idée de la fortune d'un éleveur dans ces régions sauvages qu'une esquisse sur nature. Écoutons l'histoire de M. Iliff, un des *cattlemen* du Colorado et du Wyoming les plus connus, récemment décédé. M. Iliff était du nombre de ces hardis pionniers qui, lors de la grande fièvre de l'or des gisements de Pike's Peak, en 1859, traversèrent par milliers le grand *Désert américain*, comme on appelait encore alors la vaste région inhabitée située entre le Mississipi et le Colorado. A l'inverse de la majorité de ses compagnons qui, après un court et ingrat apprentissage, reconnaissant que l'or ne se ramassait pas à la pelle, ou revinrent chez eux ou poussèrent plus loin vers la Californie occidentale, rencontrant sur leur chemin les prodigieuses mines d'argent du Nevada, M. Iliff resta sur les lieux, jeta là, pelle, pic et passoire à or et se mit en mesure de s'installer et de cultiver une petite superficie de terre près de Denver, alors ville d'une centaine de baraques misérables, peuplée de gens de la pire espèce ; car, à cette époque, les nombreux *arbres à pendaison*, qui les années suivantes avaient servi à épurer un peu la société de ces régions, n'étaient pas encore poussés.

Iliff n'était pas plus passionné que de raison

pour ce côté sombre de la vie de frontière, et, ne se sentant pas de goût pour l'usage quotidien du revolver, il se décida à transporter ses pénates vers le Nord. Se déplacer était et est encore une affaire toute simple dans l'Ouest. Iliff, parfaitement dénué de tout quand il arriva des mines à Denver, s'était arrangé de manière à épargner dans sa résidence d'une saison dans cette localité, où les légumes qu'il récoltait se vendaient très bien, de quoi acheter un cheval, des vivres et une carabine. Prenant son bagage en croupe, il tourna les talons à l'aimable Denver et dit adieu à l'habitation primitive qui lui avait servi de logis pendant six mois.

Il atteignit la route septentrionale des émigrants californiens (mormons), située à environ 260 kilomètres au nord de sa dernière résidence d'automne, et se mit immédiatement en devoir de se construire une cabane de troncs d'arbres, qu'il acheva avant que les mauvais temps de l'hiver l'eussent surpris. Il n'avait, raconta-t-il plus tard, que quelques dollars dans sa poche, un baril de genièvre et une petite provision de tabac, objets à l'aide desquels il comptait ouvrir un commerce avec les mormons et autres émigrants, qui, dans la bonne saison, passaient par cette route désolée, au nombre parfois d'une centaine par jour, tandis que l'hiver il

s'écoulait des mois sans qu'on y vît un être civilisé — le courrier à cheval et plus tard la malle-poste suivant la route méridionale, située beaucoup au sud de son établissement.

Avec les émigrants, généralement aussi pauvres que lui, il trafiqua de son genièvre, de son tabac et des autres denrées que peu à peu il finit par se procurer, prenant en échange des bestiaux, marchandise vivante que tous les émigrants dans l'Ouest emmenaient avec eux en aussi grand nombre que leurs moyens le leur permettaient; car non seulement ces bestiaux leur fournissaient du lait dans les régions totalement inhabitées à travers lesquelles ils voyageaient durant cinq ou six longs mois, mais en même temps ils constituaient les plus précieux objets de commerce des nouveaux colons dans leurs lointaines résidences. Nombre de bestiaux élevés dans l'Est, malgré l'abondance de la nourriture et de l'eau, succombaient aux fatigues du voyage. Aussi Iliff fit-il beaucoup de bonnes affaires, donnant contre une vache éreintée ou un taureau amaigri et pantelant, soit une livre de tabac, soit quelques verres de son précieux genièvre, qui, pour les malheureux émigrants, épuisés, en route depuis deux ou trois mois déjà avant le moment où ils passaient devant le

magasin d'Iliff, semblait le véritable élixir de vie.

A quelques milles de sa cabane, il avait découvert, au milieu d'un pays très accidenté, une véritable oasis dans le désert Alkalin : une étendue considérable de bons pâturages, traversée par un ruisseau. C'est là qu'il conduisait ses achats, et l'herbe nutritive, jointe au repos absolu que semblaient avoir oublié leurs membres, ne tardait pas à engraisser les pauvres bêtes et à les remettre dans leurs conditions premières.

Dans cette prédilection pour les bestiaux, Iliff fit preuve d'une rare sagacité ; car, comme la fin le démontra, les dollars ainsi placés s'accumulèrent dans une proportion en comparaison de laquelle les 24 et 30 pour 100 l'an, qu'à cette épopue les banques occidentales payaient pour les dépôts en espèces, n'étaient rien. En outre, c'était amasser de l'argent de la seule manière peut-être qui fût sûre. Les Plaines, des montagnes Rocheuses aux parties orientales du Nebraska et au Missouri, étaient, chacun se le rappelle en Amérique, le théâtre constant d'incursions d'Indiens hostiles et de massacres sans nombre. La cabane d'Iliff fut brûlée deux fois par les Peaux-Rouges, et il fut trop heureux d'en être quitte avec la vie sauve. A

l'inverse des chevaux et de toutes les autres choses possédées par les blancs, le bétail, à cette époque, aux yeux des Indiens, était sans valeur. De là vient que, si, d'une part, son logis avait été saccagé avec tout ce qu'il contenait, ses richesses bovines lui restaient toujours et paissaient tranquillement au milieu des collines, à 25 ou 30 kilomètres de la route, sans avoir le moins du monde excité l'envie du Peau-Rouge, qui, encore alors heureux possesseur de territoires de chasse vierges, tenait les bœufs en souverain mépris, comme « gibier de squavv ».

Pendant dix ans, Iliff, comme tant d'autres esprits aventureux, brava les périls des Plaines, et la première locomotive qui fit entendre son sifflet sur le chemin de fer du Pacifique, tout à côté de son ranche, le trouva passé à l'état de richard. Non-seulement il avait trouvé un superbe débouché à ses produits vivants dans les innombrables campements d'ouvriers, installés pour la construction de la voix ferrée, mais, alors qu'autrefois l'habitation humaine la plus voisine de la sienne était à 60 kilomètres, une ville de 10,000 habitants, Cheyenne, était née un beau jour à moins d'une vingtaine de kilomètres de chez lui.

Son range, sur la frontière du Wyoming et du

Colorado, s'étendait déjà, en 1872, d'Interburg à Greely, distance de plus de 240 kilomètres, sur une largeur d'environ 160. Sur cet immense domaine paissaient 40,000 têtes de bestiaux, représentant une valeur de 4 millions de francs, tous appartenant à l'homme qui, dix ans à peine auparavant, avait planté dans ces parages le premier pieu de sa cabane.

Ce qu'il y a de plus instructif dans cette étonnante carrière, c'est qu'Iliff n'avait en aucune façon à remercier la bonne chance de son succès. Ses pertes ont été souvent très grandes. Ainsi, dans l'hiver exceptionnellement froid et long de 1871-72, il perdit, en bêtes mortes de faim, 625,000 francs, et au printemps il dut dépenser plus de 525,000 francs pour rassembler les animaux égarés, auxquels les tortures de la faim avaient fait parcourir 650 kilomètres à la recherche de leur nourriture. Une partie de ses troupeaux finit par se retrouver dans deux États différents et dans divers Territoires de l'Union.

Tandis que des milliers de ses anciens camarades des mines étaient revenus dans leurs résidences de l'Est à moitié affamés et que des centaines avaient trouvé une tombe dans les montagnes du Colorado, un petit nombre — très petit, hélas ! —

favorisés par le hasard, avaient mis la main sur de grandes richesses, destinées à être de nouveau gaspillées avec la plus incroyable imprudence, il avait, lui, poursuivi sa voie avec une persévérance singulière, et, outre qu'il a laissé ses héritiers millionnaires, il a joui, pendant les sept dernières années de sa vie, par le fait de son industrie des bestiaux et tout à fait en dehors d'autres spéculations, d'un revenu annuel de plus de 650,000 francs.

La première ferme d'élevage inaugurée au Colorado fut celle du colonel J.-D. Henderson, qui, parti du Kansas, au printemps de 1859, pour les mines d'or de Pike's Peak, fut des premiers à comprendre que l'élevage des bestiaux était plus profitable que le travail des mines. Il avait avec lui une voiture chargée d'épiceries et de quelques barils de genièvre. Sa première opération commerciale avec une bande d'Indiens Uli lui assura, pour deux barils de genièvre, la possession d'une grande île sur la rivière Platte, au-dessous de Denver. Une grande et solide cabane de troncs d'arbres et un corral à bestiaux furent érigés avec l'aide des femmes indiennes, qui, tandis que leurs nobles seigneurs et maîtres étaient assis à boire leur acquisition, aidaient, elles, à tirer les charpentes de

la forêt la plus proche. Bientôt l'île d'Henderson devint le rendez-vous favori et le lieu de halte des chercheurs d'or et des émigrants se rendant à la montagne. En 1861, Henderson avait déjà 2,000 têtes de bétail, et son commerce allait rondement. Le genièvre, vendu au détail à 2 fr. 50 le verre, rapportait 125 francs par gallon de 4 litres, tandis qu'une vache pouvait s'acheter infiniment moins cher.

Le développement merveilleusement rapide de l'élevage au Colorado — constitué en État depuis 1876 — est démontré par le fait qu'en 1871 il n'y avait que 145,916 têtes de bestiaux recensés pour l'impôt, alors que, six ans plus tard, on en comptait 483,278, et qu'aujourd'hui le nombre en est estimé à 850,000 ou 900,000 (1). 80,000 bœufs en 1877 et 88,000 en 1878 ont été embarqués, c'est-à-dire envoyés par le chemin de fer, la plupart à Chicago, tandis que la demande pour l'intérieur du Colorado, cette dernière année, s'est élevée à 20,000. Ainsi, en une année, la vente de 108,000 bœufs réalisa, pour le nouvel État (à raison de 125 francs par tête),

(1) Pour les moutons, l'augmentation a été plus rapide encore, car tandis que, en 1871, le Colorado en avait moins de 20,000, il en possédait 2 millions en 1878. Ces derniers chiffres sont empruntés au sérieux ouvrage de M. Fosset sur le Colorado.

une somme de beaucoup supérieure à 12,500,000 fr.

La conduite d'un troupeau de bétail, cette opération que les Américains appellent *riding on trail* et dont il a été question plus haut, est une entreprise qui exige de la part du chef une grande expérience: le talent naturel intuitif du trappeur, habile dans tout ce qui tient aux *choses des plaines*, le génie d'un général en chef, un coup d'œil prompt et ferme, une main plus prompte encore armée d'un pistolet. Des principaux centres à bestiaux du Texas, il faut de quatre à six mois, et de l'Orégon pas beaucoup moins, de voyage constant pour atteindre le Wyoming nord-occidental. On a à traverser de grandes chaînes de montagnes, de vastes étendues de plaines sèches absolument nues, des rivières pleines de sables mouvants dangereux où l'on a vu des troupeaux entiers périr, et des cours d'eau sujets à des crues soudaines de l'espèce la plus terrible, d'immenses espaces de désert gris-cendre absolument secs, ou pendant des trajets de 50 à 60 kilomètres on ne rencontre pas une goutte d'eau, et tout cela avec trois mille, quatre mille ou cinq mille bestiaux à demi sauvages, tirés tout droit de leurs parcours sans limites, inaccoutumés à la vue d'êtres humains et faciles à prendre une panique

qui se résume en un désastre général. Ajoutez à cela que les pays traversés sont infestés d'Indiens qui, sinon positivement hostiles, sont toujours prêts à faire un mauvais coup, et que la nature elle-même, sous la forme d'orages effrayants et de tempêtes de neige, y semble se faire un malin plaisir d'anéantir toutes les chances de l'aventureux pionnier des frontières.

Examinons l'équipement général, l'*outfit*, d'un groupe engagé dans cette diabolique entreprise avec un troupeau par exemple de quatre mille bêtes, *Outfit*, dans le langage de l'Ouest, comprend pour ainsi dire toute espèce de choses, depuis une épouse avec six enfants ou une collection de bestiaux jusqu'à la marmite de campement d'un groupe de sportsmen anglais en partie de chasse. Dans le cas que nous venons de dire, l'outfit se compose du capitaine et de quatre ou cinq bouviers (cowboys), d'un grand chariot avec bâche goudronnée pour porter les vivres et la literie, d'un garçon cuisinier et d'un certain nombre de poneys — de quarante à soixante — qui, si l'on part du Texas, peuvent s'acheter là à raison de moins de 75 francs pièce et se revendre le double arrivés à destination. Comme on aura besoin de ces chevaux au ranche, habituellement

on ne les vend pas, le voyage fini. Souvent on en amène cent ou deux cents avec les bestiaux comme spéculation, les bouviers se cotisant pour couvrir les frais de l'achat et de la location spéciale d'un homme pour les soigner.

Jusqu'à une époque très récente, le voyage se faisait de compagnie entre deux ou trois outfits, car les pays que traverse la vieille route à bestiaux bien connue du Texas étaient infestés d'Indiens hostiles et de bandes également dangereuses de voleurs de grand chemin mexicains. Les hommes sont tous bien armés, et il se rattache à la route de terribles histoires de massacres.

Les orages, principal danger de ces régions en été, jettent les bestiaux dans une terreur extrême. Lorsqu'on en voit un menacer, tout le monde, le cuisinier compris, est mis sur le qui-vive, les chevaux de réserve sont soigneusement attachés, le troupeau est massé dans le plus petit espace possible, tandis que les hommes chevauchent constamment autour de lui, s'appelant les uns les autres à voix modérément haute, car, comme les chevaux, les bestiaux en pareille circonstance se sentent encouragés par la voix et la proximité de l'homme. Tandis que le tonnerre gronde et que les éclairs brillent avec une inten-

sité d'éclat inconnue en Europe, les bêtes effrayées guettent, la tête basse et la queue pendante, le pas lent et ferme du cavalier, et sans nul doute en recueillent quelque chose comme un sentiment réconfortant de protection. Très souvent cependant un jeune taureau, plus alarmé que le reste et incapable de maîtriser ses terreurs, fait une pointe folle en profitant d'un espace ouvert dans la chaîne de garde. La crise va éclater, car l'exemple sera sûrement suivi et en deux minutes le troupeau entier de quatre mille têtes se sera éparpillé, effroyable déroute de bêtes mugissantes, affolées, courant à la mort au milieu de l'obscurité.

Une grande panique est une scène à n'oublier jamais. Imaginez une nuit noire comme de l'encre, la voix menaçante du tonnerre, le terrain non seulement complètement étranger aux hommes, mais très haché, plein de trous, sillonné de cours d'eau aux rives à pic, et vous aurez une idée de la tâche d'un bouvier en pareille occurrence. Coûte que coûte, il faut que ces hommes commandent la tête du troupeau. Une fois lancés, ils parcourront 30, 40, 50 kilomètres d'un trait avec la troupe effarée, nombre de bêtes se tuant dans d'effroyables chutes ou étant foulées aux pied des

autres, tandis que des groupes s'échappent du gros du troupeau.

Non seulement les audacieux cavaliers, lancés à un infernal galop en pleine obscurité sur un sol hérissé de dangers, mais aussi les chevaux — insignifiantes petites bêtes, sans rivales toutefois pour la vigueur et le courage — savent parfaitement combien leur salut dépend de la vitesse qu'ils ont à déployer dans cette effrénée course de nuit. Inerte jusqu'au dernier moment, le pesant fouet de cuir de bœuf entre en danse, puis les puissants éperons, moins cruels cependant que les nôtres, avec des molettes larges comme des écus de 6 francs. Au signal donné, les gardiens galoppent sur les flancs des bestiaux terrifiés jusqu'à ce qu'ils arrivent à atteindre les chefs du troupeau et, finalement, les tournant sans se préoccuper des terribles cornes, ils s'efforcent de presser les brutes beuglantes de se porter d'un même côté. Tous les hommes suivent la même tactique; la course folle touche enfin à son terme; les animaux soufflant bruyamment et se frappant les côtes de leurs queues, finissent par s'arrêter, et le troupeau, ou ce qu'il en reste est rassemblé.

On comprend tout le danger d'un pareil travail, et plus d'un brave cowboy a perdu la vie

dans les paniques des troupeaux ; tout à l'heure, jeune homme insouciant et joyeux, il suivait, tranquillement assis sur sa selle, la longue file de ses bêtes : cinq minutes plus tard, son corps n'est plus qu'une masse informe, foulée aux pieds de la bande effarée passant par-dessus cheval et cavalier que la fatalité vient de précipiter contre un tronc d'arbre ou au fond d'un ravin. La course a entraîné le troupeau bien loin de la route, l'a conduit peut-être tout près d'un campement d'Indiens hostiles ou de quelque bande organisée de brigands mexicains ; alors, quand enfin l'aube a lui, de nouveaux dangers peuvent atteindre le petit contingent qui, comme cela arrive souvent en pareilles circonstances, n'a pas quitté la selle de trente-six heures, si ce n'est pour changer de chevaux. C'est spécialement dans cet office de conducteurs de troupeau que brillent les exceptionnelles qualités des bouviers mexicains — toujours à la condition que leur chef soit selon leur cœur.

Troupeau et hommes, fatigués et gris de poussière au bout de leur long voyage de l'été, arrivent enfin au point qui désormais va devenir leur résidence. Alors seulement commence le travail. Il faut construire le ranche ou habitation et le « cor-

ral » ou enceinte aux bestiaux ; il faut emmagasiner du foin si l'on peut s'en procurer ; il faut marquer les bêtes et les distribuer avec soin sur le range ou parcours ; ici mille têtes, là deux mille, plus loin cinq cents, et ainsi de suite jusqu'à ce que tout le troupeau soit casé.

Le long voyage ne se fait pas toujours en une seule saison ; des obstacles imprévus — tempêtes de neige inattendues et autres causes — peuvent avoir retardé la caravane dans le trajet, l'obligeant alors à hiverner. Pour cela, on s'arrête à la première terre à pâture inoccupée qu'on rencontre. On érige un ranche temporaire ; la voiture, avec une couple d'hommes, est envoyée à l'établissement du colon le plus proche, situé souvent à 150 kilomètres de là, chercher des provisions pour l'hiver ; puis on reste sur place jusqu'au printemps. Alors le *cow-camp* (camp de vaches) est levé, et l'on se remet en route pour le point de destination définitive. Dix-huit mois et plus se passent en pareil cas entre le jour où l'acquéreur du troupeau s'est mis en marche et celui où il atteint son logis futur.

Les caractères sociaux de l'élevage sont aussi tranchés que le sont les caractères naturels, et pour peu qu'on suive les pas des ranchemen les

plus aventureux poussant vers l'ouest et, dépouillant l'homme rouge de ses heureux territoires de chasse, remplaçant le bison et l'élan par les espèces domestiques, on voit en même temps se dérouler devant soi un morceau d'histoire de la frontière.

Le peuplement d'un nouveau Territoire est une étude intéressante. Le flot de l'émigration attirée par la découverte de l'or se répand sur le sol; une période d'ardente spéculation et d'actes de brigandage s'ensuit, pour ne finir que dans un autre départ, toujours à l'ouest, à la recherche de champs nouveaux d'exploitation, laissant en arrière, comme fondateurs d'une société nouvelle, un petit résidu de mineurs — *la couleur qui reste au fond de la poêle du laveur d'or* — ou, en d'autres termes, les moins aventureux, mais les plus laborieux et les plus économes, c'est-à-dire une portion précieuse de la horde émigrante. Le temps marche, et cette société, arrivant graduellement à dépasser les limites d'une population de Territoire, est transformée en État, ajoutant ainsi une étoile de plus au grand drapeau national.

Dans le laps des dix ou douze dernières années qui viennent de s'écouler, les ranchemen ont joué un rôle très important dans le peuplement

des nouveaux pays et généralement de ceux qui, par l'altitude ou la pauvreté de leur sol, n'auraient pas pu servir à d'autre usage. Bon nombre des villes de l'Ouest vivent du commerce des bestiaux, et le Wyoming et le Montana seraient sans doute encore, sans les éleveurs, les steppes inhabités qu'ils étaient il n'y a pas quinze ans.

En terminant sa nerveuse esquisse des hommes et des pays du Far-West qu'il a visités avec tant de profit pour ses lecteurs, M. Baillie Grohman a tenu à réhabiliter les Américains de l'Ouest sur le caractère général desquels courent encore tant d'idées fausses. On trouve dans les écrits d'auteurs américains de mérite, remarque-t-il, des séries de portraits, aussi fidèles que peu flatteurs, des chercheurs d'or du vieux temps; mais ce serait une grande erreur que d'appliquer ce moule à tous les autres, et particulièrement aux hommes engagés dans l'industrie de l'élevage et le commerce des bestiaux, aux *stockmen*, qui, règle générale, constituent une classe laborieuse, énergique et fort hospitalière. Les étrangers seront frappés de ce dernier trait et l'accueilleront avec d'autant plus de plaisir que dans notre imagination ces régions non civilisées sont peuplées par une race de gens sans aveu dont la loi suprême

est le revolver, le seul dieu le whisky, la seule prière un blasphème.

Non, s'écrie notre voyageur, telle n'est pas cette société, bien que naturellement, comme dans tout pays neuf, la population se compose des éléments les plus hétérogènes : où, par exemple, votre voisin de droite est un gentleman de naissance et d'éducation que l'amour des aventures a poussé à échanger l'existence luxueuse des cités de l'Est contre la vie active et brûlante de l'Ouest, tandis que votre voisin de gauche, étrange contraste, est un rude et grossier personnage à longue barbe, à long couteau, élevé dans les régions occidentales et qui, après vingt-cinq années d'aventures dans les solitudes de l'Arizona, du Nouveau-Mexique ou du Texas, a fini par s'établir à poste fixe et à travailler avec ardeur à son ranche. Là, le colon arrivant d'Europe, — et particulièrement le colon anglais, habitué dans son pays à une certaine déférence de la part des inférieurs, — sera quelques temps à chercher, et à chercher en vain, les lois qui gouvernent les rapports mutuels des différentes classes dans l'ancien monde. Tout d'abord il trouvera peu de son goût l'indépendance du cowboy placé sous ses ordres, lequel par son attitude et ses allures ne manquera

pas de lui faire comprendre que la question de savoir lequel vaut le mieux, du maître ou du serviteur, a été depuis longtemps réglée dans son esprit. Les mains lui démangeront quand quelque impertinent « faites-le vous-même » sera la seule réponse qu'il recevra à quelque injonction concernant une affaire qui n'est pas précisément du ressort de son *assistant* (help). Avec le temps il s'accoutumera aux façons et aux mœurs du pays et, s'il n'est point entiché de quelque sot orgueil, les bons procédés qu'il saura franchement mettre en œuvre — qualité de caractère que personne ne saisit plus vivement que ces libres et indépendants hommes de l'Ouest, — lui auront bientôt gagné non seulement le bon vouloir, mais l'attachement dévoué des rudes et insouciants personnages qui l'entourent.

Il faut faire en Amérique comme font les Américains. Ce trait accusé de l'Union américaine : l'égalité sociale, tout en se manifestant souvent d'une manière aussi extravagante que désagréable, n'en est pas moins un facteur important dans le développement si extraordinairement rapide du Grand-Ouest et ne doit jamais être oublié du colon européen. Un homme dans l'Ouest est un homme ; fut-il le plus pauvre des bouviers, il

affirmera son droit de parfaite égalité avec l'individu le plus important du pays, et il y met un entêtement qu'il serait inutile et imprudent de combattre. C'est là une vérité de vieille date et nombre d'écrivains l'ont signalée ; mais, pour tout ce qui se rattache à l'industrie de l'élevage des bestiaux, elle est d'une importance énorme. La doctrine de l'égalité « à outrance » a là plus qu'ailleurs encore par delà l'Océan ses fanatiques, fanatiques que nous retrouvons chez nous, à l'heure présente et auxquels il serait plus difficile qu'on ne le suppose de faire accepter la justesse de cette remarque de Raynal : « Il n'y a dans la nature qu'une égalité de droit et jamais une égalité de fait. »

II

LA PÉTROLIE.

§ I

LA PÉTROLIE ET LA FIÈVRE DE L'HUILE.

En Amérique, après la Californie, la Terre-Promise, c'a été.... la Pétrolie, et l'on peut dire que ce l'est encore, le pétrole occupant aujourd'hui le troisième ou le quatrième rang parmi les produits des États-Unis. Là les fleuves ne sont pas de lait, de vin ou de miel, mais d'huile. « Cette huile, comme a pris soin de l'expliquer M. W. Russell, le narrateur plein de verve qui le premier a détaillé par le menu à ses compatriotes d'Angleterre les mystères du lieu et les mœurs excentriques des habitants aux premiers temps de la découverte, cette huile, sans doute, n'est pas absolument celle dont les flots sortis du rocher

réjouirent tant le patriarche ; néanmoins, c'est bien aussi de l'huile de roche, congénère de l'huile biblique. Non seulement l'estomac s'en accommode, mais elle est merveilleuse pour assouplir les articulations, adoucir la peau et stimuler toute l'économie animale. C'est une huile végétale, quoiqu'on en puisse dire, car elle vient en ligne directe de forêts antédiluviennes, de fougères oléagineuses, de pins résineux ensevelis pêle-mêle dans les profondeurs de la terre. Malheureusement, elle arrive à la surface chargée de mélanges hétérogènes, exhalant des odeurs âcres et nauséabondes ; elle est de la famille du limon et du bitume ; elle reporte la pensée vers cette fameuse tour qui ne devait jamais s'achever, et vers ce lac qui ne devait jamais se remplir (1). »

(1) Pelouze et Cabours ont étudié chimiquement les
huiles minérales d'Amérique. Ils y ont constaté l'existence
d'un composé de carbone et d'hydrogène, d'une odeur éthérée,
qu'ils ont appelé *hydrure de caproïne*. Les huiles américaines
se séparent, au moyen des distillations successives, en un li-
quide léger et volatil, comme la benzine, et une huile volatile
plus lourde ; c'est cette dernière qui sert à l'éclairage. D'après
Mowbray, l'huile brute contient 55 pour 100 d'huile éclairante,
d'une densité de 0,77 à 0,82 ; 27 pour 100 d'essences plus lé-
gères, et 12 pour 100 d'huiles plus lourdes chargées de paraf-
fine. Le reste est formé d'impuretés.
L'huile minérale naturelle ou pétrole (du latin *petra*, pierre,
et *oleum*, huile), dite aussi *huile de pierre*, dont l'usage est au-
jourd'hui si répandu, a été connue de toute antiquité. On la
trouve en Asie, dans un certain nombre de contrées de l'Eu-
rope et surtout en Amérique. Depuis quelques années, il en a
été découvert au Canada et aux Etats-Unis des sources vérita-
blement intarissables. La source de pétrole de Gabian, près

Quoi qu'il en soit, on n'a pas vu de notre temps un Eldorado pareil au pays qui la produit. Sous sa douce influence, poursuit notre cicerone, un vaste district sauvage, sec et désolé de la Pensylvanie est né tout à coup à une vie nouvelle. Des fermes solitaires ont été converties en cités populeuses ; des rivières que visitaient seules des barques de pêcheurs, sont aujourd'hui encombrées de bateaux à vapeur et de chalands; les forêts sont sillonnées par les locomotives, et la rive bourbeuse qui s'appuyait contre la colline est devenue un quai bordé d'hôtels, d'habitations, de réservoirs à pétrole, de restaurants et de magasins. L'huile, aspirée ici par des pompes, jaillit un peu plus loin en sources vives, et la foule se précipite là où le précieux liquide arrive à la surface avec le plus d'abondance. Des fortunes énormes sont faites ou plutôt se font elles-mêmes en un jour. Les chiffres qu'on cite sont étourdissants, il n'existe pas d'exemples semblables de fortunes soudaines. Les merveilleux butins des premiers conquérants espagnols ne sont rien, comparés à cela. Il ne s'agit point seulement ici d'une

Pézénas (Hérault), est à peu près la seule que l'on connaisse bien en France, ce qui a valu au pétrole le nom d'*huile de Gabian*. Elle a été découverte en 1608. Il en existerait d'autres, paraît-il, en Alsace.

valeur représentant la richesse ni d'un médium de commerce, mais bien d'un article de première nécessité, et cet article, le sol le produit par torrents inépuisables.

Il y a toutefois un revers à cette magnifique médaille. Qui dit abondance ne dit pas toujours plaisir. Pour le héros habitué à brandir la lance, le canon n'est pas la dernière expression du beau, et la vapeur n'est ni le coursier rapide dont le sabot soulève des tourbillons de poussière, ni la voile gonflée qui glisse sur le dos des vagues. Ce paradis de l'huile est après tout une des régions les plus dégoûtantes qui soient au monde. L'huile d'olive, l'huile de palme ou l'huile de coco sont des liquides agréables, poétiques même. Il n'est pas une maison de campagne de l'Europe méridionale qui ne soit fière de sa meule à olive. Si vous attrapez une petite tache de cette huile, s'agit-il même d'une huile un peu rance, vous ne vous en inquiétez guère. On y est fait, et les cuisinières aussi ; d'ailleurs on fabrique avec cette même huile d'excellents savons. Mais le pétrole vient des entrailles de la terre, et son odeur révèle suffisamment son origine. Ne songez pas à y échapper. La vapeur remplit l'air au point de le rendre explosible, et bien qu'il soit recommandé

de ne pas fumer, plus d'un imprudent brave le danger et fume.

Tout est saturé d'huile autour de vous : la boue dans laquelle vous vous enfoncez, chaque fil des vêtements qui vous couvrent... ajoutons même les conversations de la population tout entière. Vous n'entendez parler là que de la hausse ou de la baisse de l'huile, et de la richesse ou de la pauvreté de tel ou tel lot. L'huile envahit tout votre être, votre nez, vos yeux, vos oreilles, les pores de votre peau, vous en avez même en permanence le goût dans la bouche. Vous arrêtez-vous à contempler les beautés du paysage, la brise vous apporte l'odeur de l'huile mêlée aux parfums des fleurs sauvages, et l'huile encore couvre la surface du lac de taches irisées aux reflets métalliques. Les maisons, les meubles, les chemins de fer, les bateaux, les chevaux, les hommes, tout est couvert d'huile. Les gens les plus délicats, les plus dédaigneux, s'abandonnent à la graisse, à la malpropreté et aux haillons. Quand leurs vêtements deviennent trop tachés ou trop pesamment chargés d'huile pour pouvoir être portés plus longtemps, ils vont s'habiller de pied en cap à un magasin de confections et jettent leurs vieux habits à la rue. Ils se gardent bien

de les brûler, ils risqueraient d'incendier la ville et de faire de la Pétrolie un désert ou un volcan. Chacun ne vise qu'à une chose : gagner de l'argent ; le bien-être, la propreté, la dignité personnelle, la vie elle-même, tout doit céder devant ce but unique.

Jusqu'à présent, l'huile, quelle qu'en soit la nature, avait un mauvais renom dans l'Europe occidentale, plus mauvais même qu'elle ne le méritait. La cargaison d'un baleinier heureux n'est désagréable à l'odorat que quand elle commence à fondre en approchant des côtes favorisées du soleil. Les fabricants de suif conservent leur appétit et leurs dehors florissants. L'odeur de la machine à vapeur, bien qu'un peu écœurante pour le novice, est presque imperceptible pour certains individus. Il y a assez d'huile dans une cuisine italienne pour soulever l'estomac de cinquante Septentrionaux ; les indigènes cependant ne s'en plaignent pas. Il est même en France bon nombre d'hôtels où l'on mange, boit et dort à côté de la lampisterie, ou immédiatement au-dessus des fenêtres ouvertes de ce laboratoire particulier.

A la rigueur, on se fait à tout cela, mais on ne se fait pas au pétrole. La région qui fournit ce produit ne deviendra jamais un séjour habitable.

On vivrait plutôt au fond d'une mine de houille, ou dans la ville de Swansea, au milieu des vapeurs du cuivre en fusion. La Pétrolie, c'est la mer Morte vivante, la mer Morte en pleine activité chimique et commerciale, la mer Morte noyant et rejetant ses victimes et les poursuivant partout de ses exhalaisons méphitiques !

Le pays abonde en merveilles géologiques dont on ne tient aucun compte. Qui se soucie du plus ou moins d'antiquité des formations souterraines du lieu ? Que les forêts fossiles rendent leur huile et restent en repos, on ne leur en demande pas davantage.

C'est aussi ce que nous ferons ; le côté purement scientifique de la question n'est pas celui qui doive nous occuper d'abord.

Mais, nous demandera quelque lecteur, comment donc le monde s'est-il ainsi trouvé préparé tout à coup à ajouter une aussi énorme quantité d'huile à la consommation déjà existante ? A cela nous répondrons qu'à différentes époques rapprochées du temps actuel, d'incroyables efforts ont été faits pour maintenir la production au niveau de cette consommation. La pêche de la baleine et du veau marin languissait, le commerce des suifs russes était en baisse. Les colonies de l'Angle-

terre, depuis un certain nombre d'années, ont mangé leurs moutons, au lieu de retirer de l'animal toute la graisse qu'il pouvait donner. La même chose s'est passé dans l'Amérique du Sud, et le commerce de l'huile de palme, qui devait remplacer en Afrique la traite des noirs, est encore à l'état rudimentaire. A côté de cela, les exigences de la consommation ont augmenté dans une proportion considérable. On a de plus en plus besoin d'huile pour les machines à vapeur, l'éclairage, le combustible même. La chimie fait tous les jours des découvertes ayant pour objet la conversion en huile d'une foule de matières étrangères, et travaille dans ce but à des combinaisons aussi difficiles que désagréables souvent. Enfin, depuis quelques années, la consommation était menacée d'être arrêtée court.

On a déjà calculé le temps que pourraient durer encore les vastes houillères de la Grande-Bretagne, celles de la Belgique, de l'Allemagne et de la France. Les forêts ont disparu du sol britannique; elles sont en train de disparaître du sol français et du sol allemand. Les États de l'Europe continentale, loin de prohiber l'importation des houilles anglaises, font des traités pour l'attirer chez eux. Il y avait donc crise pour la gigan-

tesque consommation de cet article, quand tout à coup la terre a ouvert sa cassette et a montré, là où on s'attendait le moins à les y trouver, des trésors d'une incalculable richesse, et nous voilà pourvus pour longtemps d'immenses approvisionnements d'huile, c'est-à-dire de combustible, de lumière et de tout ce que peut donner ce nouveau produit.

Ne nous plaignons donc pas trop de la malpropreté et de l'odeur repoussante de cet article ; ne le demandons pas enveloppé d'un peu plus de poésie. Le travail est toujours poudreux, barbouillé, graisseux ou pire encore. C'est la vieille malédiction qui pèse sur les fils d'Adam et qui les poursuit jusque dans le développement le plus récent de l'industrie et de la richesse.

Le voyageur qui reverrait aujourd'hui, à plus de vingt ans de distance, le pays sauvage et bien rarement visité que la découverte du pétrole a rendu tout à coup si célèbre, aurait peine à le reconnaître. La métamorphose était peut-être plus surprenante encore trois ou quatre ans même seulement après cette découverte, par suite de l'absence de transitions graduelles. A part les rivières et les montagnes, tout y avait changé d'aspect. Au lieu de forêts et de cours d'eau solitaires

fréquentés seulement de temps à autre par des sportsmen enthousiastes, on retrouvait tout à coup des villes et des villages animés de l'activité la plus brûlante, une activité qui n'a sa pareille en aucun endroit du globe. Dans ce court espace de trois ou quatre ans, la Pétrolie, avec les incalculables richesses de son sol, était devenue une puissance dans l'État, et chaque jour étendait son influence et ajoutait à la liste des colossales fortunes réalisées en l'espace d'une semaine par les possesseurs de quelques arpents misérablement cultivés sur lesquels il avait été trouvé de l'huile, ou par l'heureux spéculateur dont la sonde avait rencontré une abondante source de pétrole.

A vrai dire, la propriété matérielle de cette région s'est accrue dans une proportion fabuleuse, et l'on peut affirmer sans exagération qu'à 100 kilomètres à la ronde autour d'Oil-City il y a maintenant plus de villes qu'on ne comptait de hameaux ou même de fermes il y a vingt ou vingt-deux ans.

Corry, par exemple, était à cette époque une pauvre ferme dont le maigre sol eût été bien payé, bâtiments compris, au prix d'un franc l'are. C'était un simple lieu de halte pour les sportsmen en tournée de chasse dans les vallées qui sont au-

jourd'hui le siège par excellence des exploitations du pétrole. Or, Corry dès 1865 était passé à l'état de ville de 10,000 habitants. C'est là que l' « Atlantic and Great Western Railway » a son grand dépôt. Corry est l'un des principaux centres du commerce de l'huile ; on y compte une vingtaine de banques et plusieurs journaux, on y a construit un grand théâtre pour l'opéra. Tout cela a été l'œuvre de quatre années, et le site même de cette ville, où il se fait pour 76 millions de francs d'affaires par an, et où le terrain se vend plus cher le mètre qu'au centre de Paris ou de Londres, eût pu, il y a vingt ans à peine, être acheté moyennant une centaine de mille francs.

Corry est un exemple entre cent autres. Rouseville, Plummer, Titusville, Franklin, plus jeunes que Corry de deux années, ont vite rivalisé avec lui en étendue et en importance. Oil-City, qui ne date que de 1862, est un phénomène de la même espèce qui peut lutter avec Corry, et qui n'a de plus extraordinaire que Pithole-City, une cité qui, vieille seulement de quatre mois, voyait de tous les points d'alentour accourir vers ses merveilleuses sources des armées de spéculateurs.

Jamais les mines d'or de la Californie ou de

l'Australie ne produisirent fièvre pareille à celle que fit naître tout d'abord la découverte des nouvelles régions pétrolifères de l'Amérique septentrionale ; l'empressement avec lequel on y est accouru tient de la folie. Creuser la terre pour en tirer de l'or est un moyen de faire fortune à la fois lent et peu certain. Dans les régions à pétrole, au contraire, tout se fait rapidement et il y a quelque chose de positif. En somme, c'est une vraie loterie où il s'agit de risquer 25,000 francs pour la chance de gagner 5 ou 6 millions. S'il y a beaucoup de billets nuls, il y en a aussi beaucoup de primés, et quand les primes sortent, elles sont tellement hors de proportion avec l'enjeu, qu'il n'y a pas à s'étonner de voir des individus aventurer leur dernier sou dans une opération qui peut en huit jours les faire plusieurs fois millionnaires.

Tout ce qu'on a écrit des fameuses actions de la mer du Sud en Angleterre et de la banque de Law en France n'est rien, comparé à la rage de spéculation qui, à un moment donné, a sévi dans la Pétrolie et qui depuis lors n'a fait que se régulariser sans que le temps lui ait enlevé sa faveur.

Là, tout raisonnement était superflu, Que dire quand on rencontrait, comme on le faisait à

chaque instant, des associations de cinq ou six rudes travailleurs qui, connaissant le pays, se mettaient à la recherche du pétrole et, moyennant 40,000 ou 50,000 francs, arrivaient à forer un puits si productif, qu'en moins de huit jours ils avaient trouvé à le vendre plus de six millions, avec une part de moitié dans le profit, et cela pendant un an, un an et demi ou deux ans? Que dire, d'un autre côté, quand on rencontrait des hommes qui, ayant perdu courage ou n'ayant plus d'argent, ou même étant à la fois découragés et ruinés, avaient vendu leur part d'intérêt dans un forage de puits pour un cheval et 50 francs, afin de pouvoir quitter le pays, et qui, avant d'être arrivés chez eux, apprenaient que l'entreprise avait fini par tourner à bien, et que leur part de 50 francs s'était vendue 50,000? Raisonner, en pareil cas, eut été absolument hors de propos. Chacun savait dans ces régions qu'il avait sa fortune daus la main, et il ne lâchait pied que quand il avait joué sa dernière carte.

Toutefois le paroxysme de la fureur de spéculation est passé, une connaissance plus approfondie des terrains pétrolifères et des modes d'exploitations à leur appliquer a régularisé les choses et retiré les entreprises des mains des spécula-

teurs isolés pour les mettre aux mains de compagnies puissantes, qui, agissant sur des bases mieux raisonnées, réalisent des bénéfices moins grands peut-être, mais à coup sûr infiniment plus certains. Quoi qu'il en soit, les faits viennent prouver à chaque instant que tout en ayant changé de mains, la spéculation n'en est pas moins restée longtemps extrêmement active. Il suffit de rappeler que tout le territoire de Pithole-City, qui en 1864 eût difficilement trouvé acquéreur au prix de 15 dollars l'acre (soit 1 franc 15 centimes l'are), y compris les bâtiments des fermes et les clôtures, se vendait 80,000 dollars le demi-acre ou 20,000 francs l'are en 1866 alors que Pithole était devenue la capitale de la Pétrolie.

Si, comme il en a été de la « fièvre de l'or » en Californie en 1849, la « fièvre de l'huile » qui a sévi si fort au début, dans l'*Oil region*, est aujourd'hui passée, et si la production du pétrole en s'équilibrant, marche désormais comme celle du fer et de la houille, le côté aléatoire de cette industrie laisse toujours le champ largement ouvert à la spéculation, et la spéculation, dans tous les cas, ne saurait renoncer à la lutte tant qu'il y aura des individus ou des compagnies qui feront

des fortunes en vendant de bons puits bon marché, et d'autres qui feront des fortunes plus grandes encore en vendant de mauvais puits cher.

En 1866, six ou sept ans à peine après le forage des premiers puits, il existait en Amérique 1458 compagnies pour l'exploitation du pétrole pensylvanien et disposant d'un capital de 4 milliards 548 millions de francs. Avec l'énorme extension donnée à cette industrie, aujourd'hui que le nombre des puits qui ont été forés dans la région pétroléogène de la Pensylvanie seulement, c'est-à-dire dans une zone de 100 kilomètres environ de longueur sur 15 ou 16 de largeur, a été évalué à 15,000, on peut juger de l'énorme proportion dans laquelle tous les chiffres ont grossi, comme aussi des progrès de tout genre nécessairement apportés dans les modes d'exploitation.

Le lecteur trouvera sur ces divers points quelques données précises à la fin de ce chapitre. Ce que nous voulons pour le moment, c'est lui présenter le tableau aussi fidèle que possible de ce qu'était la Pétrolie à l'époque de la visite de M. W. Russell, c'est-à-dire aux beaux jours de l'acuité de la « fièvre de l'huile ». Pour ce faire, nous n'avons qu'à continuer à suivre celui-ci dans

sa tournée sur les lieux même de production en laissant le plus souvent la parole au « correspondant » anglais, si bon observateur en toutes choses.

§ II

OIL-CITY ET SES ENVIRONS.

Oil-City (la ville de l'huile, ou, comme on pourrait l'appeler en français, *Huile-Ville*) est située à 96 myriamètres de New-York, dans la partie occidentale de la Pensylvanie ; on s'y rend par le chemin de fer « New-York and Erie » jusqu'à Salamanca. De ce point, le reste du trajet se fait par « l'Atlantic and Great Western ». Un embranchement qui part de Meadville conduit directement à Oil-City, le cœur même de la Pétrolie. La plus grande portion de cette contrée encore sauvage que traverse cette dernière ligne, était occupée autrefois par les Indiens Sennaca. L'huile de Sennaca, comme on appelait alors le pétrole, était recueillie par eux comme spécifique contre les rhumatismes et la phthisie, vertus qu'elle possède encore avec celle, beaucoup plus appréciée, de guérir un mal plus général, le défaut d'argent.

Impossible d'imaginer un pays plus pittoresque que la vallée au fond de laquelle serpente French Creek (rivière des Français) et qui aboutit à Oil-Creek (rivière de l'Huile). Dans la langue spéciale d'Oil-City, toutes les terres qui bordent French Creek sont considérées comme « territoire sec, » c'est-à-dire dépourvu d'huile, bien qu'on se demande pourquoi il en serait ainsi, à moins qu'on n'entende comparer ces terres aux gigantesques et inépuisables sources de Pithole et de Cherry-Run. L'air en effet qu'on respire tout le long de French Creek est fortement imprégné de l'odeur âcre et désagréable du pétrole ; la rivière elle-même est toute couverte de larges taches irisées d'huile flottante ; les marécages et les fossés qui la bordent sont pleins de cette vase verdâtre et brillante, particulière au pétrole ; la boue elle-même en porte les traces évidentes. Mais, à tort ou à raison, les augures du lieu se sont longtemps prononcés contre la présence du précieux liquide le long de French Creek, ce qui veut dire que les chercheurs de sources ont préféré aller tenter fortune sur des terrains où, comme à Pithole, on peut pratiquer des puits jaillissants qui rapportent à leurs fortunés propriétaires 100,000 fr. par jour, avec

chance de voir le jet persister deux et trois ans.

L'embranchement de l'Oil-Creek-Railway s'arrête à huit ou neuf cents mètres de la ville proprement dite. Cette distance a pour but d'empêcher que les étincelles des locomotives n'embrasent tout à coup le gaz du pétrole qui sature l'atmosphère. D'ailleurs, l'espace manque pour amener les trains plus près. Pendant les derniers kilomètres qu'on parcourt avant d'arriver à Oil-City, les échafaudages de puits deviennent de plus en plus nombreux, l'incessant travail des pompes de plus en plus actif, les chemins de plus en plus détrempés, et les scènes pénibles de chariots embourbés et de chevaux brutalisés de plus en plus fréquentes. L'odeur du gaz, supportable d'abord, finit par suffoquer. Si, comme on le répète à tout propos, cette inhalation est excellente pour les poitrines faibles, elle est horrible dans les premiers temps, en tous cas, pour les poitrines fortes, et il est peu de personne capables de rester longtemps au milieu des vapeurs blanchâtres qui s'échappent d'un puits en travail.

Nous sommes en 1865 — le lecteur est prié de se le rappeler. L'embarcadère d'Oil-City est une simple baraque de planches, mais si primitif qu'il

soit, c'est un salon doré, comparé à la foule crottée qui l'encombre. La boue, dans la Pétrolie, est assez liquide pour prendre d'elle-même son niveau comme l'eau, et à Oil-City, la boue et l'huile, séparées ou combinées, règnent en souveraines sur les choses, les bêtes et les gens.

En approchant de la ville, la vallée va s'élargissant vers le delta que forme Oil-Creek. Les tranchées taillées dans le roc pour le chemin de fer vous révèlent les restes pétrifiés de ce qui fut autrefois d'épaisses forêts. Ces arbres d'une époque oubliée sont là accumulés, comme ils sont tombés sans doute au jour du grand cataclysme. On suit parfaitement les couches annulaires de leurs troncs, et l'on peut étudier leurs écorces rugueuses. Ces forêts ensevelies ne sont pas à plus de 12 ou 15 mètres au-dessous de la surface du sol. Personne cependant, comme nous le disions plus haut, ne songe à s'en inquiéter au point de vue de la science, non plus que de cent autres faits géologiques et minéralogiques que les sondages des puits mettent tous les jours en lumière. La seule chose qui ait le privilège d'occuper les esprits des habitants, c'est le pétrole et rien que le pétrole.

Il n'est pas de lieu au monde où se voient réu-

nies tant de preuves d'apathie et de vigueur, d'activité et d'indolence, de richesse et de malpropreté. Celle-ci toutefois est une espèce de livrée que tout le monde porte indistinctement. La population tout entière d'Oil-City est couverte de haillons, de boue et de graisse; mais la population sans exception est plus ou moins prospère, et, comme règle générale, plus ou moins riche. Il n'y a que ceux qui s'enrichissent rapidement qui vivent dans cet océan d'huile, et tous savent du reste que les plus vieilles défroques sont assez bonnes pour la saleté au milieu de laquelle ils s'agitent. Ainsi deux notions sont inséparables dans l'opinion publique, à savoir : que tous ceux qui habitent le royaume de l'huile sont sales et déguenillés, et que tous sont riches. La vérité de la première partie de cette proposition saute aux yeux de quiconque met le pied en Pétrolie, et la seconde, généralement parlant, ne manque pas non plus d'une certaine justesse.

Vous descendez de voiture dans une complète mer de boue, une boue d'une profondeur et d'une ténacité sans pareilles. Il y en a toujours cinquante centimètres à un mètre sur ce qu'on appelle les routes. De temps en temps, la saillie d'une série de bornes grossières, destinées à aider

les passants à traverser, vient trancher sur la monotonie de ce marécage. Alors, à côté de ces obstacles s'amoncellent des débris de vaisselle, des tessons de bouteilles, de vieilles caisses de conserves, des boîtes de sardines vides, des os, des fragments de barriques ou des chariots brisés, etc. Ces indications de civilisation sont aussi variées qu'intermittentes, car la ville proprement dite n'est qu'une longue rue tortueuse, bâtie à plat entre la rivière et la haute colline escarpée qui la borde.

Sur cette étroite bande de terrain, les dépôts, les chantiers, les hôtels, les magasins, les restaurants, les débits de whisky et les puits de pétrole se disputent la place, sans le moindre égard pour la convenance générale et la position ou le besoin réciproque de chacun. Tout à côté d'un comptoir de liquoriste, où des hommes fument et boivent, est un puits en pleine activité qui remplit l'air de son gaz inflammable, et sur les planches graisseuses duquel on lit crayonné à la craie : « Défense de fumer. » Vient ensuite un petit intervalle de trottoir où, si le piéton n'est pas au-dessus de la boue, il est du moins au-dessus de l'eau et de l'huile. Au delà sont des rangées de cuves de pétrole ; un peu plus loin, des terrassiers entament

le roc pour faire place à quelque maison hors de portée de la boue, tandis que d'autres établissent des habitations sur pilotis au-dessus de la rivière, et rattachent tant bien que mal avec des ligatures de fer les murailles à la toiture. Au milieu d'un groupe de puits et de mares stagnantes de pétrole, un photographe a dressé son atelier de planches. Le long du rivage, des barques échouées dans la vase servent de restaurant sous le nom pompeux de *Eating Saloons*, à raison de 15 francs par jour. En avançant encore, on reconnaît les différentes espèces de magasins aux guenilles laissées devant leur porte, sur le trottoir ou au milieu de la rue. Car, ainsi qu'il a été dit déjà, on n'achète de vêtements que quand ceux qu'on porte ne tiennent plus au corps, et alors on s'habille séance tenante chez les marchands : ici une veste, là un pantalon, plus loin des bottes, et l'on jette à la rue au fur et à mesure, chaque objet qu'on vient de quitter. La civilisation est retombée là dans sa grossièreté primitive, mais pour les formes extérieures seulement, car la sécurité des personnes et des propriétés y est tout aussi grande qu'au milieu de Paris ou de Londres.

L'extrémité de la longue rue qui constitue la ville et qui aboutit à Oil-Creek est, dans son genre,

impossible à décrire. Qu'on s'imagine les plus hideux quartiers de la Cité de Londres semés de baraques en bois brut, et de ces hautes maisons de charpentes des villes improvisées d'Amérique, baraques et maisons encombrées devant et derrière de machines à vapeurs, de pompes, d'appentis et de tout l'attirail des puits de pétrole, le tout en partie brûlé et plus ou moins endommagé par les débordements de la rivière. Qu'on mêle à cet ensemble une population grouillante chaussée des meilleures bottes de marais qui soient au monde, mais vêtue de haillons dont ne voudraient pas nos balayeurs ; — qu'on encombre les routes d'attelages haletants, tirant péniblement, à travers les bourbiers où ils s'enfoncent, leurs chariots surchargés de barils d'huile ; — qu'on couvre la rivière voisine de trains de bateaux plats chargés aussi du même liquide ; — que par-dessus tout on fasse prédominer le pétrole dans tout ce qu'on mange, tout ce qu'on boit, tout ce qu'on touche ou qu'on respire et l'on n'aura encore sous les yeux qu'un tableau très imparfait d'Oil-City.

Plus on voit cette ville et ses environs, moins on les aime et plus on a de raisons de s'émerveiller de l'activité qu'on y remarque. Mais on ne saurait trop insister sur l'état à peu près impraticable de

la longue voie qui constitue le quartier des affaires.

Le sol en est tellement détrempé, qu'elle ressemble plutôt à un ancien canal qu'à une rue de création récente, et n'étaient les énormes fragments de roc qui arrêtent de temps en temps ses flots de boue, les radeaux circuleraient plus aisément que les voitures. Des baraques seules pouvaient convenir à une rue pareille, et avec une logique digne de louange on n'y a bâti que des baraques. De ces constructions, les unes sont adossées au rocher, les autres élevées sur pilotis ou sur des monticules de terre, sans la plus mince préoccupation du confort des habitants ou des voisins, comme aussi sans la plus légère apparence de méthode ou de régularité. Qu'il y ait un espace libre sur un point quelconque du roc entre deux exploitations de sources ou entre deux réservoirs d'huile, c'est tout ce qu'il faut. On assemble en quelques jours les charpentes de l'édifice, et, une quinzaine plus tard, la maison est faite. Peu importe qu'après examen d'un de ces enviables sites on découvre qu'il n'y a pas de place pour la construction projetée. L'habit est taillé suivant la mesure de l'étoffe, et quelque ridicule qu'en soit la forme, la maison est adaptée au terrain.

Il est évident que, quand le plan d'Oil-City fut

conçu, la foi manquait aux futurs habitants. Ils ne croyaient pas à la durée de la production de l'huile, et, au lieu d'une ville, c'est un campement qu'ils ont fait. Les maisons élevées là ne sont pas seulement des maisons de charpentes, il en est qui sont de l'espèce de construction la plus légère. La ville de l'huile consiste en une ligne d'habitations de cette nature, entassées pêle-mêle de chaque côté du canal boueux dont il vient d'être parlé ; des banques, des hôtels, des cuves à pétrole, des épurations, des bureaux de vente et d'achat de terrains, des montagnes de barils vides, des montagnes de barils pleins, des débits de spiritueux, des magasins d'habillements, des monceaux de machines de rebut, des fragments de voitures, des bateaux amarrés le long des maisons et faisant l'office d'hôtels garnis, tout cela est accumulé au hasard, dans la confusion la plus étrange et le désarroi le plus repoussant. On n'y saurait trouver deux endroits se ressemblant, si ce n'est par la boue, par la graisse et par la puanteur du sempiternel produit du lieu. Sous ces trois rapports désagréables, il n'est pas une maison qui vaille mieux que le reste, et il est difficile d'imaginer comment chaque maison pourrait être pire qu'elle ne l'est effectivement.

La grande rue d'Oil-City, c'est la plus passante de celles que vous voudrez des rues passantes de Paris ou de Londres, et si le lecteur veut bien se la figurer encombrée de voitures de trait, ruisselante d'huile et assaillie par une population dégoûtante venue de tous les coins de l'Amérique, — de la Californie à la Nouvelle-Écosse, du Canada au Texas, — il aura quelque idée de l'existence qu'on mène dans la curieuse capitale de l'huile. Tout cela, il est vrai, et il faut bien qu'on s'en souvienne, n'a pas mis quatre années à s'improviser. En un peu plus de trois ans, un maigre et pauvre territoire, défriché à demi et nourrissant à peine une cinquantaine de personnes, a été converti en une ville de bois de neuf mille âmes, ayant deux journaux, deux grandes banques, une demi-douzaine d'hôtels, dix raffineries d'huile, cinq églises et une école publique.

Dans cette évaluation de la population et des établissements principaux d'Oil-City, n'est pas compris un village propre et coquet qui est cependant comme le faubourg de la ville, et qui s'étale de l'autre côté d'Oil-Creek sur un coteau appelé Cottage-Hill. Ce site se compose d'une très-pittoresque série de collines mamelonnées, sur les pentes desquelles s'élèvent, de distance en dis-

tance, les résidences « des rois et des princes de l'huile » du voisinage. Il y a là des maisons dont les propriétaires ont gagné dans le pétrole leurs dix ou quinze millions de francs. Ces gros bonnets du commerce local ne résident pas dans la *région*, ainsi qu'on appelle le lieu d'extraction ; ils y descendent seulement de temps à autre pour y surveiller leurs intérêts, et conformément aux règles de la prodigalité en vogue sur la terre du pétrole, ils s'y sont bâti de jolies petites villas pour leur servir d'abri durant leurs courtes visites.

Toutes les maisons de Cottage-Hill, excessivement propres et coquettes, sont construites dans le genre des châlets suisses. Quand on pense que tout ce qu'elles renferment a dû franchir, pour y arriver, des distances considérables semées de difficultés sans nombre, on ne peut s'empêcher de s'étonner de l'élégance de l'ameublement de quelques-uns de ces châlets, en même temps parfois que de la grossière écorce de leurs habitants. De la colline on a une très belle vue sur le pittoresque pays d'alentour, et particulièrement sur la très peu pittoresque plaine boueuse dans laquelle se vautre Oil-City. Partout, en amont et en aval, la rivière est couverte de bateaux que remorquent

péniblement des attelages de chevaux. Ces barques plates, chargées de barils vides, remontent par longues files, et il faut que les conducteurs d'attelages déploient une certaine adresse pour éviter les bateaux chargés d'huile qui descendent le courant, entraînés avec une vitesse très grande.

Partout, sur les hauteurs et dans les creux, au fond des cours et même au coin des rues et des passages, apparaissent les inévitables appareils à exploiter les puits ; partout se montrent des machines à vapeur et des bielles en mouvement occupées à pomper le liquide puant et sale, puis à le transvaser dans des cuves, des barils ou des réservoirs ; en un mot, dans tout ce qui peut servir à le contenir et dans une foule de récipients qui ne le contiennent pas toujours parfaitement. Partout, l'huile coule à flots, soit qu'elle jaillisse d'elle-même, soit qu'elle cède à l'effort des pompes ; partout, son gaz est en perpétuel dégagement ; partout, l'atmosphère est tellement chargée de ces miasmes nauséabonds que les tuyaux et les réservoirs sont parfois couverts de stalactites de paraffine que le gaz y a déposées.

Le visiteur qui s'arrête aux hôtels d'Oil-City se sent très enclin à se montrer coulant sur la prodi-

galité des princes de l'huile qui se sont bâtis des villas à Cottage-Hill. Pithole-City, Titusville, Franklin et autres centres de l'industrie du pétrole, ont des hôtels véritables; mais les hôtels d'Oil-City — c'est toujours, bien entendu, de l'Oil-City des premiers temps qu'il est question — n'ont d'hôtels que le nom, et s'il est vrai qu'avant de mourir chacun de nous doivent absorber dans le cours de son existence un certain nombre de litres de poussière et de malpropretés, il n'est pas d'endroit où cette tâche puisse être accomplie plus rapidement et d'une manière plus continue que dans ce dernier lieu. Tout est horriblement primitif et grossier dans ces prétendus hôtels, et le plus grossier encore c'est la compagnie qu'on y trouve, car on ne vient là que pour amasser de l'argent et s'en aller aussitôt que possible. On y est très mal, on en convient, mais on ne s'avise pas de venir en Pétrolie pour y vivre; on ne voit pas non plus pourquoi on ferait en sorte que les choses fussent mieux pour ceux qui viendront plus tard. Hôteliers, boutiquiers, tout le monde en un mot vous tient le même raisonnement.

Tous ces gens savent parfaitement que leurs clients ne deviendront jamais des habitués; ils savent aussi qu'eux-mêmes ils n'auront rien de

plus pressé, dès qu'ils auront amassé suffisamment, que de vendre à bénéfice leur fond de commerce, et c'est ainsi que tout est dans un état transitoire. On ne fait pas de routes, bien que, par suite de cette absence de voies de communication, il en coûte 13 ou 14 francs par hectolitre pour amener l'huile des puits dans la ville, alors qu'il suffirait d'une taxe de 50 centimes par fût pour établir une bonne route en un mois, et réduire le transport de moitié. On ne fait pas de ponts, bien que de temps à autre des centaines de barils d'huile disparaissent dans la rivière, faute de pouvoir la traverser commodément.

Il est relativement facile de tirer l'huile des entrailles de la terre, mais la faire venir des puits est une tout autre affaire. Oil-City est littéralement encombré d'huile à laquelle manquent les moyens de transport. Le chemin de fer « Atlantic and Great Western », qui a ouvert cette région au commerce, enlève nuit et jour ce produit par lourds convois ; néanmoins, bien qu'il prélève sur ce transport l'énorme taux de 20 francs par tonnes de 1,000 kilogrammes et par chaque distance de 1,600 mètres parcourue, bien qu'il charge par jour des milliers de tonnes, il ne par-

vient pas à débarrasser les chantiers d'Oil-City, ni à faire face aux prodigieux besoins de la consommation des États-Unis, où le pétrole trouve cent applications diverses. D'un autre côté, la route d'Oil-City à Pithole-Creek est d'un bout à l'autre impraticable, même aux bêtes de somme. On pourrait cependant faire sur ce parcours, en un mois et moyennant 250,000 fr., un chemin carrossable qui économiserait cinq millions de francs par an.

Il n'est point de localité où le bizarre mélange d'énergie et d'indolence du caractère américain se montre d'une manière plus frappante que dans ces régions de l'huile. On vous élève une ville, comme à Pithole, dans l'espace de quatre mois, et l'on néglige complétement d'améliorer le primitif sentier de montagne par lequel il faut que l'huile s'en aille sur le marché. « Si l'on veut mon huile, dit le propriétaire du puits, ma foi ! qu'on vienne la chercher. » A quoi le consommateur, qui achète le produit, réplique : « Puisque j'ai à payer tant en sus pour venir prendre livraison sur place, il faut que le producteur me livre son huile à tant meilleur marché. » Et de la sorte vendeur et acheteur font peser sur leurs profits mutuels une taxe qui, si elle était imposée par le gouver–

nement, serait regardée par tout le monde comme exorbitante et vexatoire. L'impôt du gouvernement sur le pétrole est d'un dollar ou 5 fr. 20 par baril de 163 litres ; celui que le vendeur et l'acheteur se font réciproquement subir par ce singulier abandon des voies de communication qui serviraient au transport du produit, s'élève à 3 dollars 1/2 ou un peu plus de 17 francs. Mais les habitants se refusent à faire des améliorations durables dans une contrée, que leur plus vif désir est de quitter une fois leur fortune faite. En conséquence, chemins, villes, travaux, réservoirs, machines et tout ce qui a trait aux affaires courantes, sont de l'espèce la plus primitive et la plus temporaire ; et tout sagaces que sont les Américains, ils ne semblent pas s'apercevoir que ceux qui leur fournissent les moyens de transit pour leur huile doivent finir, au bout du compte, par obtenir les profits les meilleurs et les plus nets.

Il en est des personnes comme des routes et des villes. Tout est à l'état primitif. Les individus qui habitent les sales petits logements des hôtels du lieu ne ressemblent à rien de ce qu'on voit ailleurs en Amérique. Tout le monde est mal vêtu, déchiré, graisseux et crotté. Les gens qui possèdent

des millions de dollars vivent côte à côte avec des charretiers, des aventuriers sans sou ni maille, des maçons, des terrassiers, des millionnaires comme eux, des cochers, des bateliers, avec tous ceux enfin que le manque de travail, l'amour des aventures ou du lucre, amènent dans ce singulier lieu. Les beaux habits et les belles manières ne comptent pour rien dans l'aristocratie de cet Eldorado du pétrole. Si misérablement vêtu qu'il puisse être, si horriblement vulgaires que soient ses allures et son langage, votre voisin peut vous dépasser si incommensurablement en richesse, que, dans la société où la richesse est la seule distinction reconnue, il est regardé comme étant votre supérieur de beaucoup. L'huile et l'argent sont là les seules choses requises, et, règle générale, plus un homme est sale et mal vêtu, plus il est riche, selon toute probabilité. Avoir une tenue assez propre, c'est-à-dire avoir des habits qui ne soient pas absolument couverts de boue et de taches, c'est être un étranger en Pétrolie, et, règle générale encore, être étranger en Pétrolie signifie être pauvre. Soyez aussi déguenillé et aussi sale qu'il vous plaira, cela n'empêche qu'on vous traitera peut-être avec autant de considération qu'un millionnaire, car les haillons et la malpropreté

dénotent un résident du lieu, et personne n'a le droit ni le motif de supposer qu'une personne qui a habité la Pétrolie ne soit pas plusieurs fois millionnaire.

Le principe démocratique en cours dans le commerce du pétrole, c'est que tous les hommes, riches ou pauvres, charretiers ou propriétaires de puits, sont égaux. La source des richesses du propriétaire de puits peut se tarir en une semaine, et le seizième d'action de son conducteur d'attelage peut, dans une seule journée, monter de 1,250 francs à un million. Ces exemples de l'instabilité de la fortune sont si constamment présents à l'esprit de tous les Pétroliens, qu'on sait parfaitement bien que, quel que soit l'avoir d'un homme, tant qu'il reste à spéculer dans les régions de l'huile, il peut le perdre en une semaine ; de même qu'on sait aussi que, quelle que soit la pauvreté d'un homme dans les mêmes circonstances, il peut devenir millionnaire en un jour.

C'est ainsi qu'entre les classes, le degré descend vite au niveau de la plus basse, et que tout le monde est obligé de se façonner aux mœurs grossières du lieu et d'en arriver à l'argot, indispensable à l'établissement de rapports agréables et

par conséquent profitables. Les grands airs ne mèneraient à rien. Un extérieur d'homme bien élevé ne fait pas la plus petite impression. Qu'on emploie ou non dans les affaires de la vie des formules de politesse ordinaire, cela regarde les individus, mais dans aucun cas il n'en est tenu compte. Les hommes bien élevés, pour dire le mot, s'escomptent à perte ; non qu'il ne s'en trouve pas, mais ils sont en minorité, et pendant leur séjour dans le pays il leur faut en adopter les manières, absolument comme il leur faut porter leurs plus vieux habits et leurs bottes les plus crottées.

Quand une fois cependant on a dit de la Pétrolie ce qu'il vient d'en être dit, on en a dit tout le mal qu'on en peut dire, car il n'a jamais existé nulle part population plus laborieuse ni plus paisible. Tout le monde sort armé du couteau et du revolver. Pourquoi ? Personne n'en sait rien. De l'aveu de tous, il n'y a pas plus de raison pour avoir ces armes sur soi que de s'en munir pour aller à l'église. Les premiers pionniers qui vinrent en avaient, leurs successeurs ont fait comme eux, et les autres ont suivi l'exemple par la force de l'imitation. Chacun convient que c'est absurde, et l'on ne se fait pas faute de dire que tôt ou tard

l'administration municipale d'Oil-City interdira le port de toute espèce d'armes. Toutefois, on peut se demander à quoi servirait cette défense, car si loin qu'on remonte dans l'histoire de cette coutume de porter des armes, on ne peut pas trouver à citer de cas où l'on ait dû en faire usage.

Dans les premiers temps de la fondation de la ville, il est vrai, un habitant d'Oil-City fut trouvé assassiné dans les bois; un comité de vigilance se forma aussitôt, et tous les individus suspects furent expulsés. Depuis lors, deux ou trois charretiers, en revenant la nuit à travers bois, ont été arrêtés et dévalisés de quelques dollars dont ils étaient porteurs, mais là se termine le catalogue des crimes commis en Pétrolie.

§ III

LE FORAGE DES PUITS.

Il n'est probablement pas dans le monde entier, et certainement il n'est pas en Amérique une contrée où la propagation des frelons, comparée à celle des abeilles, soit si minime que dans cette région. Non seulement on y vient pour travailler,

ce qui est déjà quelque chose, mais on travaille effectivement, ce qui est tout différent. Du point du jour à la nuit, tout le monde est à son poste, et si Satan ne trouvait à faire de recrues que chez les paresseux, son métier serait tout à fait perdu en Pétrolie. Il y a, disons-le, un grand stimulant à cette activité excessive, c'est qu'à moins de travailler avec ardeur il n'est pas possible de vivre. Le prix des objets les plus indispensables, nourriture, vêtements et logement, ont plus que triplé en Amérique depuis un certain nombre d'années. Le taux des salaires est énorme dans la région de l'huile, mais par contre, le prix des denrées est énorme également. A quoi sert que la journée d'un conducteur de chariot aille à 200 francs, si, pour vivre, lui et ses deux chevaux, il lui faut en dépenser cent cinquante? Cela lui fait, il est vrai, un bénéfice de 50 francs ; mais ce bénéfice, il l'achète au prix d'une existence de fatigues et de privations à laquelle, si hardi qu'il soit, il hésiterait à s'exposer ailleurs aux mêmes conditions.

Aussi n'y a-t-il que les individus les plus forts et les plus résolus qui puissent supporter la vie sauvage de cette région. C'est ce qui fait que la contrée passe pour très salubre, la maladie étant rare chez sa robuste population de mineurs, de

manouvriers et d'aventuriers endurcis sous le climat de la Californie. Il est permis pourtant de douter de la salubrité d'un district où les deux maladies régnantes sont le typhus et la dissenterie typhoïde, et où l'une et l'autre vous tuent assez prestement. Ces affections ne sont le résultat ni d'une mauvaise nourriture ni d'excès de boisson; il est extrêmement rare de rencontrer un homme ivre. Les vices du lieu sont le jeu et un langage toujours émaillé de jurons. Le premier est la conséquence presque naturelle du genre de spéculation auquel on se livre; l'autre est une simple façon de parler, un dialecte local, dont tout le monde se sert même dans la plus simple conversation.

A côté de cela, toutefois, il est une vertu très importante dans laquelle les Pétroliens ont peu d'égaux, c'est leur hospitalité envers les étrangers. L'hospitalité chez eux est complète et offerte libéralement à tout venant, mais par-dessus tout aux Anglais. Si vous arrivez pour spéculer, vous êtes gibier de bon aloi. Malheur à vous donc et à vos infortunés dollars, si vous ne connaissez ni le pays ni ses habitudes; ces calmes et flegmatiques Pensylvaniens ont *enfoncé* les plus fins matois de la Nouvelle-Angleterre et leur ont vendu sans re-

mords pour des sommes fabuleuses de petits lots de « terres sèches » qui, en tant que terrains à exploiter l'huile, ne valaient pas un rouge liard. Mais si vous n'êtes ni inventeur, ni spéculateur, votre sécurité est entière. « Si avec cela, — écrit avec un certain orgueil patriotique le correspondant du *Times*, notre excellent guide dans la région de l'huile, dans cette Pétrolie des premiers temps aujourd'hui bien transformée pour le plus grand bénéfice du commerce et le plus grand confort des habitants et des voyageurs, — « si avec cela vous êtes Anglais, vous êtes accueilli à bras ouverts et tout le monde se dispute la faveur de vons héberger. »

La première fois que M. Russell visita la Pétrolie, il y était venu seul, et personne ne savait son nom ni sa profession. Il y était venu, au fait, en simple touriste anglais, l'espèce la plus flâneuse des êtres humains. Néanmoins, dès qu'on sut qu'il y avait en ville un chasseur de nouvelles de l'espèce susdite, tous les propriétaires de puits vinrent, l'un après l'autre, le trouver sans façon pour s'informer s'ils pourraient lui être utiles, mettre des chevaux à sa disposition, lui offrir des guides, — en un mot lui faciliter toutes choses, de la plus petite à la plus grande,

et cela tout simplement parce qu'il était un Anglais curieux de voir les sources de l'huile. En présence de tant d'obligeance et de cordialité, il n'hésita pas à accepter, et sous la conduite de plusieurs de ces messieurs, il alla d'exploitation en exploitation, examinant le fort et le faible de la Pétrolie, sa richesse et ses escroqueries, ses entreprises sérieuses et ses leurres.

« Comme spectacle, dit-il, jamais, durant ma longue carrière de voyageur, je n'ai rien vu qui valût ces régions. Initié de la façon que je viens de dire à tout le mécanisme de l'industrie locale, au forage des puits, à leur rendement, à leurs résultats négatifs, à la manière dont certaines personnes font fortune et dont d'autres sont volées, à la création de compagnies impossibles, qui enrichissent leurs actionnaires au moment où l'on s'y attend le moins, à la vente de « terrains secs » que l'on couvre, pendant la nuit, de fissures ruisselantes d'huile pour faire croire à des sources absentes, j'ai pris note de tout, jour par jour, et je me propose d'en faire bénéficier le lecteur? »

De ces notes nous allons profiter à notre tour.

Avant d'aller plus loin, est-il dit, il nous faut

expliquer brièvement, sous peine de ne pas être compris plus tard, comment l'huile est amenée à la surface du sol.

Quand on a résolu de forer un puits, la première opération consiste à élever une construction grossière de charpentes au-dessus de l'endroit choisi. Cet édifice, qu'on appelle dans le pays *derrick*, — plate-forme, grue, potence, — ainsi que tout ce qui sert à élever des charges dans l'air, tire, paraît-il, son nom d'un bourreau célèbre et consommé dans son art, qui florissait en Pensylvanie avant l'indépendance des États-Unis. Le derrick dont on se sert aux puits d'huile n'a rien pourtant de la forme qu'implique son nom. C'est un simple échafaudage en pyramide, haut d'une quinzaine de mètres, ayant à peu près trois mètres carrés à sa base, un mètre vingt centimètres à son sommet, et ressemblant beaucoup en réalité aux échafaudages servant à bâtir les hautes cheminées de fabrique ou à la carcasse de bois d'un petit clocher de village. Au sommet du derrick est une poulie munie d'une corde, au bout de laquelle est fixée la lourde sonde d'acier servant à forer un trou de 15 centimètres de diamètre, pénétrant à la profondeur voulue pour atteindre l'huile, c'est-à-dire généralement à 150 ou

180 mètres ; on est quelquefois forcé de descendre beaucoup plus bas (1).

A quelques pas du derrick est une baraque qui renferme une machine à vapeur de la force de huit à dix chevaux, et qui, au moyen d'une cour-

1. « La profondeur à laquelle on rencontre l'huile, dit M. Figuier dans une de ses revues scientifiques, varie de 10 à 120 mètres (et même beaucoup plus). Le nombre des puits ouverts en Pensylvanie dès la fin de 1860 dépassait 2,000 dont 74 des plus importants produisaient par jour environ 1,165 barriques de 190 litres, soit 220,000 litres d'huile brute valant à peu près 50,000 francs, ce qui portait le prix du liquide à 22 centimes le litre ».

Ces calculs, disons-le toutefois, nous semblent un peu « élastiques » et ils ne concordent pas tous avec les statistiques officielles. D'abord il est à remarquer que les puits ouverts sont loin de donner tous un rendement rénumérateur. Un assez grand nombre ont été ou sont rapidement devenus absolument improductifs, et d'autre part la production est extrêmement variable, et comme volume et comme durée, chez ceux même qui produisent le plus. Enfin la barrique, *barrel*, de pétrole ne contient pas 190 litres, mais un peu moins de 163 litres. Ces réserves nous paraissent d'autant plus nécessaires que sans cela le lecteur ne saurait comment s'expliquer les chiffres que nous donnons plus loin de la production pensylvanienne du pétrole jusqu'à une période récente et qui sont puisés à des documents officiels.

« Les frais de forage et d'exploitation, continue M. Figuier, étaient, à cette époque, évalués 5,000 francs pour un puits de 60 mètres de profondeur. Le produit était et est toujours très considérable. On a rencontré une source fournissant 5,000 hectolitres par 24 heures. Dans plusieurs occasions, le jet d'huile s'est montré si violent qu'il a fallu employer les moyens les plus énergiques pour s'en rendre maître. »

On comprend aisément de quelles précautions il faut user pour extraire. manipuler, transvaser un liquide aussi inflammable que le pétrole tel qu'il sort de la terre, chargé de produits bitumineux et carburés. Néanmoins, des incendies ont eu lieu plus d'une fois et ont causé d'affreux accidents. « Un jour, ajoute le même écrivain, une de ces sources prit feu, incendia toute la contrée. Les flammes se propagèrent de proche en proche, allumant une surface continue de plusieurs lieues carrées ; hommes et animaux périrent dans cet océan de feu. Pour prévenir ces malheurs, toutes les sources sont aujourd'hui encaissées et contenues dans de forts tuyaux de fonte qui peuvent être fermés hermétiquement. »

roie, met en mouvement une grande roue de bois placée sous le derrick, laquelle, à son tour, fait mouvoir une solide charpente de cinq mètres de long, suspendue comme un fléau de balances. Ce levier mobile élève et abaisse alternativement la corde à laquelle sont fixés les outils de forage. Quand on arrive à la nappe d'huile, si le précieux liquide ne jaillit pas, c'est encore ce mouvement qui sert à le pomper.

Naturellement, à mesure que le trou se creuse et qu'on retire le foret, on garnit le premier d'un tubage en fer pour empêcher l'invasion de l'eau salée; et pour que cette même eau ne monte pas par l'orifice inférieur du tube, on introduit dans celui-ci un sachet de cuir plein de graine de lin. Le contenu du sachet se gonfle à un point extrême et bouche hermétiquement cet orifice.

Impossible de rien imaginer de plus primitif et en même temps de plus efficace que tout cet appareil. Sauf la machine, tout vient de la forêt voisine, et le creusement d'un puits excède rarement 25,000 francs, main-d'œuvre comprise. Quand on a ajouté au derrick une petite rangée de cuves de bois, noires et graisseuses, larges comme de petits gazomètres, tout l'attirail d'un puits d'huile, qui peut valoir 10 ou 15 millions de francs, est complet.

Il n'a pas été parlé dans cette esquisse des difficultés qui peuvent survenir dans le forage des puits, de l'incertitude absolue où l'on est de savoir si l'on rencontrera ou non le liquide cherché, ou de l'incertitude, non moins grande, où l'on est de savoir, une fois la source trouvée et rendant abondamment, si elle continuera de produire seulement pendant huit jours. Ce n'est point le moment de discuter toutes ces contradictions extraordinaires, qui font de ce pays et de son huile un sujet d'étonnement et d'embarras pour les géologues, et déroutent les théories les plus savantes en même temps que l'expérience la plus consommée. Il était essentiel néanmoins d'expliquer ce qu'était un derrick et, dans le fait, tout l'appareil de forage et d'exploitation d'un puits d'huile, pour être compris dans les autres détails complémentaires.

Écoutons la suite du récit.

§ IV

D'OIL-CITY A CHERRY-RUN.

Le chemin d'Oil-City à Cherry-Run, est la grande route par laquelle passent incessamment

tous les produits de son canton et ceux de Tar-Farm, Blood-Farm, Egbert-Farm et Pithole-City. Cette route, si tant est qu'on puisse lui donner ce nom, n'a sa pareille en aucun lieu du globe. La boue du pays, par son épaisseur, sa ténacité, ses nuances multicolores et son odeur nauséabonde, l'emporte sur toutes les boues imaginables. De la boue partout et toujours, — comme partout aussi le derrick et l'odeur du gaz, — boue noir–foncé dans Oil-Creek, boue noir-verdâtre, fétide et repoussante dans le voisinage des sources, boue jaune à Cherry-Run, enfin boue de toutes les teintes et de toutes les profondeurs. Dans certains endroits du chemin, les fondrières sont si affreuses qu'elles sont un danger pour les chevaux et les voitures qui s'en approchent. On a essayé de les remplir avec d'énormes pierres qu'on y a fait rouler des collines voisines, mais cette méthode n'a pas amélioré la voie.

Sur un trajet de deux ou trois kilomètres au-dessus d'Oil-City, le chemin en question contourne la base de collines qui enserrent une étroite vallée, jadis admirablement pittoresque, et dont la solitude, il y a bien peu d'années encore, n'était troublée que par des daims qui venaient la nuit s'abreuver au courant. En bas, de grands ra-

deaux de barils d'huile descendent le cours de la rivière, tandis qu'en sens inverse, des chevaux, dans l'eau jusqu'au ventre, remorquent de longues files de bateaux chargés de fûts vides. Partout des chariots se frayant péniblement un chemin à travers la boue, les uns ensevelis jusqu'aux moyeux, dans une position désespérée, les autres culbutés sur le flanc. Tout à coup, à un détour de la voie, la vallée s'élargit, et la route conduit droit à un rapide ruisseau de montagne, ou plutôt à une rivière, nommée Oil-Creek, qu'on traverse à gué par la belle saison, mais qui, pendant les pluies, devient infranchissable.

Ce point dépassé, on entre dans une large vallée à fond plat, qui offre à l'œil un paysage qu'on chercherait vainement ailleurs, si ce n'est peut-être à Pithole-City. La forêt a été grossièrement éclaircie ; là où les arbres n'ont pas pu être abattus, on les a dépouillés de leur écorce, et ils ne présentent plus que des troncs morts et blanchis. Toute la ligne de la clairière de chaque côté du torrent n'est, pendant quatre ou cinq kilomètres, qu'une suite non interrompue de derricks. Ces échafaudages s'élèvent, les uns à côté des autres, en masse aussi compacte que les mâts des navires qui bordent la Tamise au-dessous de

Londres. Chacun d'eux a sa baraque à machine à vapeur, et chacun ses cuves immenses, tout cela noir, sale, graisseux et emplissant l'air d'une odeur repoussante.

La boue maintenant a comparativement disparu, si ce n'est dans les ravins et les ornières profondes ; mais la route n'en est pas plus facile, car, pour la suivre, il faut louvoyer avec précaution entre les derricks, sous les leviers menaçants des machines, ou au bord d'énormes cuves de 3 mètres de profondeur, enterrées au ras du sol et remplies d'huile. De ces puits innombrables, les uns, en activité, dégorgent dans leurs réservoirs, sous l'effet régulier des pompes, des flots épais et poisseux de liquide infect; d'autres, les nouveaux, rendent leur eau saumâtre, à la grande joie des propriétaires, car la règle est : Pas de saumure, pas d'huile. Plus loin, on épuise l'eau de puits noyés par la dernière inondation du printemps, tandis qu'à côté on tente quelque nouveau forage; mais le plus grand nombre des puits restent taris et abandonnés.

Dans le fait, la première chose dont tout visiteur, à cette époque, était immanquablement frappé, c'était le silence qui, relativement, dominait d'un bout à l'autre dans une région où tout décèlait, d'une

manière si évidente, une incomparable activité. Cet abandon résultait en partie des dégâts causés aux puits lors de l'inondation dont il vient d'être parlé, en partie de ce que les sources d'huile étaient épuisées, et surtout de ce que tout le monde se ruait à Pithole-City, où les puits avaient donné jusqu'alors un rendement pour ainsi dire non interrompu. Telles étaient du moins les causes assignées à la désertion comparative de Cherry-Run. Mais il est difficile de se prononcer en cette matière, attendu que l'oléomanie déjoue toutes les règles ordinaires qui peuvent expliquer la conduite des hommes. Ce n'est pas seulement de la spéculation, c'est du jeu tout pur, du jeu à rouge ou noire, à pile ou face, et si ce jeu se faisait tout simplement avec des cartes ou des dés, il est probable que les neuf dixièmes de ceux qui s'y livrent, par exemple, les puritains de la Nouvelle-Angleterre, s'en éloigneraient au plus vite ; mais comme les chances à courir exigent quelques fatigues personnelles assez dures et des privations peu agréables, la chose passe pour parfaitement licite et régulière.

Bon nombre d'industriels de Cherry-Run s'en étaient allés à Pithole, c'est un fait positif. On traversait de longues rangées de derricks silen-

cieux où tout : roues, machines, courroies, était resté immobile et intact, comme si le travail eût été arrêté la veille, où des files de bureaux, autrefois pleins d'animation, avaient leurs portes cadenassées, avec cet avis écrit à la craie et sans date : « Parti pour Pithole. » C'était chose curieuse à voir que ces rues de hautes tours de bois devenues tout à coup solitaires ; que ces puits paralysés, d'où l'eau s'échappait par intervalles, poussée par le dégagement du gaz ; que toutes ces enseignes mentionnant le nom des puits et des compagnies, et toutes portant cette recommandation : « On ne fume pas ici. » — Comme s'il était besoin d'un pareil avertissement dans un lieu où les marais et les fossés sont remplis de pétrole, et où le gaz qui s'échappe des puits et du sol empoisonne l'air, en ne laissant voir les objets, rapprochés ou éloignés, que comme à travers les couches agitées des vapeurs d'une fournaise ardente !

On parcourait ainsi, à Cherry-Run, une distance de plus d'un kilomètre sur un chemin que se disputaient l'huile, la suie et la boue : où les arbres étaient aussi noirs et huileux que les derricks eux-mêmes, et où l'herbe semblait avoir poussé dans une cheminée. Ce quartier franchi, on retombait

sur un point où règnait l'activité la plus grande, où les pompes marchaient sans trève ni repos. Ici, c'étaient d'anciens puits qu'on creusait davantage, ou de nouveaux puits qu'on forait. Là, des derricks se construisaient à côté d'autres qui avaient été brûlés par une explosion de gaz ou emportés par une inondation. Venaient ensuite des barraques de planches, dont les habitants en loques étaient ou des charretiers ou des princes du pétrole, selon le cas. Au-delà se présentait un autre groupe de derricks abandonnés, entremêlés de restaurants et de débits de spiritueux. La route, un peu plus loin, menait droit à un bourbier, au sortir duquel on passait successivement un gué et un pont vacillant fait de troncs d'arbres jetés sur un cours d'eau plus profond que d'ordinaire. Un coin de forêt à traverser, puis le chemin tournait tout à coup, et après qu'on avait franchi un autre pont chancelant, on retombait en plein dédale de derricks, d'agences et de bureaux fermés, de compagnies ruinées, de cuves d'huile, de fragments de machines brisées, d'arbres jetés bas, de files de chariots chargés et de charretiers couverts de boue.

Qu'on tâche de se figurer, si l'on peut, une route pareille serpentant au fond d'une vallée calme, chaude, pittoresque, mais sombre et sale,

saturée de gaz, chargée de suie, dépouillée de ses arbres, pour faire place aux derricks, ces mêmes derricks entassés pour faire place aux cuves d'huile, des ateliers fermés et abandonnés, des villages de bois alternant avec des hameaux composés de baraquements, et où tout est en proie à une animation fiévreuse; qu'on mêle à cet ensemble des traces continuellement répétées d'inondation et d'incendie, et l'on n'aura encore qu'une faible idée du tableau offert par la route de Cherry-Run au sortir d'Oil-City. Dans le fait, on n'eut pu lui trouver d'analogues que celles de Petroleum-Centre, de Pithole-City et de deux ou trois autres localités du même genre situées dans cette région.

Notre touriste et ses compagnons durent faire un crochet pour aller visiter le puits de Reed, creusé sur les dépendances de Blood-Farm. C'était, à une époque, le meilleur et le plus abondant du canton ; mais son rendement tomba de 500 barils (environ 815 hectolitres) par jour à 30, puis à 10, puis à 2. A ce moment, survint l'inondation qui endommagea les travaux; dans le public, on crut le puits à sec d'huile et ne valant pas la peine d'être réparé. Heureusement pour eux, les propriétaires en jugèrent différemment. Ils nettoyèrent le tube, en portèrent le diamètre de 10 centi-

mètres à 15 centimètres et la profondeur de 150 mètres à 180 mètres. La dépense fut une bagatelle, comparée au résultat ; car, depuis lors, le puits a fourni régulièrement 200 barils de 163 litres par jour, sans que rien n'ait fait prévoir de diminution probable dans un avenir prochain. Il est vrai que les contrastes sont la règle ; sur les mêmes vingt ares de sol où un homme fait une colossale fortune, dix autres se ruinent.

L'expérience a prouvé que le rendement qui résulte de l'augmentation de diamètre ou de profondeur des puits ne paye pas la dépense ; néanmoins, il y a parfois des exceptions, et, quand elles ont lieu, les profits sont si gigantesques, qu'on voit nombre d'entrepreneurs se ruiner à tenter de refaire des puits bien réellement épuisés. On joue, en pareil cas, quitte ou double ; il n'y a pas de raison d'ailleurs pour qu'un homme, qui a dépensé 50,000 francs dans de mauvais puits, n'en risque pas 50,000 autres dans une chance qui peut faire de lui, selon le cas, un millionnaire ou un charretier. Dans cet étrange pays, on accepte l'une ou l'autre de ces positions comme chose toute naturelle, bien que, cela va sans dire, on préfère de beaucoup la première, et que ce soit à celle-là qu'on vise plus généralement. Nombre de

puits ont été ainsi recreusés; mais dans la très grande majorité des cas, la dépense a été en pure perte.

Ce qui peut justifier scientifiquement le recreusement des puits c'est que, contrairement à la règle qui gouverne la présence de la plupart des substances minérales qui sont limitées à des formations géologiques bien déterminées, le pétrole se rencontre dans les roches de presque tous les âges, depuis le terrain silurien inférieur; plus abondamment dans les schistes et les grès et jusqu'à un certain point dans le calcaire.

« En face de la fenêtre devant laquelle j'écris, reprend le narrateur, la rivière est assez large, et l'activité règne dans la vallée, car le rendement de la plupart des puits y est abondant, et le transport de l'huile, à partir de Pithole, s'y fait sur une grande échelle par terre et par eau. A quelques pas est un derrick en partie brûlé, en partie disloqué par une explosion. Ses restes surplombent encore ce qui était autrefois un excellent puits. Mais il arriva qu'un beau jour la machine sauta, démolit le derrick, mit le feu au puits, tua pas mal de personnes, et, en fin de compte, alla retomber dans le jardin d'une maisonnette de planches à deux étages, où elle est encore gisante comme un cadavre d'éléphant.

« Rien d'extraordinaire jusque-là si ce n'est que le lieu où la malheureuse chaudière alla s'échouer était, quatre ans auparavant, la merveille du pays. Le petit cottage en question avait été bâti par le propriétaire des fermes de Tar et de Blood. Ces fermes se composaient de quelque 200 hectares de terre argileuse à moitié défrichée, et l'habitation, qui avait dû couter cinq à six mille francs, passait pour un véritable palais ; c'était le Chatsworth, ou, si l'on veut, le Versailles des montagnes de la Pensylvanie. Tout compris, ces deux domaines réunis pouvaient alors valoir 250,000 fr. Quand la fièvre de l'huile commença, les fermes furent cotées à 1,000 dollars l'acre, soit 125 fr. l'are ; mais le propriétaire, qui n'était pas pressé de vendre, attendit que les prix s'élevassent. Il fit bien, car, un peu après, il vendit Tar-Farm 780,000 dollars, et Blood-Farm, près de 2 millions de dollars, soit ensemble près de 15 millions de francs. Les acquéreurs ont-ils fait une bonne affaire ? c'est ce que je ne saurais dire. Tout ce que je sais, c'est que l'heureux vendeur a cessé d'habiter son cottage de planches ; il a préféré vivre ailleurs, dans un palais de marbre.

« A côté de cette ferme est celle de la veuve M'Clintock. C'était, paraît-il, un assez bon ter-

rain à huile. La brave dame en tira une très grosse somme, qu'elle tint à toucher en *greenbacks*, monnaie courante aux États-Unis. En conséquence, elle reçut un paquet de billets d'un très respectable volume, qu'elle serra précieusement, en continuant à vivre au milieu du vacarme des derricks et de l'odeur infecte du gaz des puits, dans une maisonnette isolée, qu'elle habitait de longue date. Or, il advint que, un soir, sa lampe à pétrole fit explosion, et que dans l'incendie qui s'ensuivit, la bonne vieille fut brûlée, elle, sa maison et ses *greenbacks*; il n'y eut de sauvé, pour ses héritiers, que 400,000 francs, qu'on était parvenu à lui faire placer dans les fonds publics américains.

« Toute la Pétrolie est pleine d'anecdotes semblables, les unes véritables, comme celles que je viens de raconter, les autres également étonnantes, mais moins authentiques. C'est parmi ces dernières, espérons-le, que doit se ranger la récente et horrible nouvelle que l'huile de pétrole épurée est aujourd'hui recherchée comme un précieux ingrédient pour la fabrication d'un *champagne à bon marché*. Heureusement que, dans ces régions, le liquide le plus faible qu'on boive est le genièvre. »

§ V

DE CHERRY-RUN A PITHOLE.

La route qui de Cherry-Run conduit, par Rousseville, Plummer et les bois, à Pithole-Creek, est pour le moins aussi curieuse que celle d'Oil-City, qui vient d'être décrite. Avant de quitter Tar-Farm et Blood-Farm, la caravane des touristes — au nombre de seize, Anglais et Américains — visita les plus célèbres puits du voisinage : Maples-Shade, Jersey et la Coquette, jadis d'une abondance extrême, mais singulièrement réduits alors. A côté de la Coquette, on venait de creuser un puits nouveau, qui rendait, par jour, disait-on, 350 barils de 163 litres.

A partir de ce point, le chemin n'est qu'une succession de mares de boue, de fondrières, de ponts chancelants, d'arbres abattus et de quartiers de rocher, avec des groupes de puits par intervalles, les uns en activité, les autres abandonnés.

Au milieu du jour, comme la chaleur était intolérable, on fit une halte dans la forêt, à côté de ce qu'on appelle les *sources sulfureuses*. Là, en

pleine solitude, s'élevait naturellement l'inévitable derrick ; mais le forage n'avait jamais rien donné qu'une eau glacée et extrêmement sulfureuse, douée, disait-on, de vertus médicinales très énergiques.

La vallée de Plummer est un des exemples les plus frappants à citer de tout ce qu'il y a d'incertain dans les entreprises de forage de puits de pétrole. Sa position au-dessus de Cherry-Run, sa conformation géographique, sa géologie, tout dénonçait cette région comme devant être une des plus productives de la Pensylvanie. L'huile flottait à la surface de tous les ruisseaux et suintait sous chaque pierre. L'atmosphère était imprégnée de gaz, et les interstices de ses couches de grès regorgeaient d'eau saumâtre. Plummer-Valley devint immédiatement le rendez-vous de tous les chercheurs d'huile ; son terrain, encore boisé, s'y vendit des prix fabuleux ; une ville se bâtit rapidement ; les derricks s'élevèrent par centaines dans toutes les directions ; les dollars s'y dépensèrent par millions, et le résultat définitif fut le plus complet fiasco. De tous les puits creusés, pas un seul ne fournissait seulement assez d'huile pour graisser sa machine. Aussi toute la vallée présentait-elle le singulier spectacle d'une forêt de derricks, aussi neufs que le jour de leur achèvement,

d'agences fermées, de machines silencieuses et d'une immense collection de cuves vides et immaculées, qu'on eut dites sorties le matin même des mains du tonnelier. Tout cela avait l'air d'avoir été mis là comme une leçon à l'adresse des spéculateurs téméraires, et on le comprenait si bien dans le pays, qu'on évitait généralement de parler de Plummer; il semblait que ce nom fut un présage sinistre.

On peut se figurer ce qu'était la ville elle-même sous l'empire de pareilles circonstances. Arrêtée dans son essor en même temps que les entreprises d'alentour, elle ne se composait guère que de deux ou trois cents maisons de bois inhabitables, et ne pouvait offrir que deux hôtels à peu près passables.

Au sortir de cet embryon de cité, la route devient, si c'est possible, plus impraticable que jamais; elle est incesssamment sillonnée par des chariots qui vont vers Pithole, chargés de houille et autres produits, et qui en reviennent avec de l'huile. Toutes ces voitures convergent vers Plummer, et, pendant plus d'un kilomètre, bêtes et gens sont dans la boue jusqu'au ventre et s'y démènent de la façon la plus désespérée.

La boue n'est rien cependant en comparaison

de ce qui les attend dans la traversée des collines boisées de Pithole, sur ce qu'on appelle la *Corduroy road*. Par route de *corduroy*, on entend en Amérique un passage à travers une forêt où l'on ne peut pas faire de route, passage dont les difficultés sont augmentées par des arbres abattus en travers du chemin. Il est aux États-Unis et au Canada, des *corduroy roads* qu'on peut encore, à la rigueur, parcourir à cheval ou avec des voitures légères ; mais celle qui conduit à Pithole est littéralement exécrable et dépasse tout ce qu'on peut imaginer de pis. C'est simplement une grossière litière de branchages, du milieu de laquelle pointent une multitude de chicots aigus, qui déchirent les pieds et les jambes des chevaux, et les font tomber à chaque pas.

Après un mille environ de cet infernal trajet, on arrive enfin au sommet d'une haute colline, d'où la vue plonge sur une vallée boisée. Les deux flancs de cette crevasse ont été grossièrement déblayés pour faire place à une grande ville de bois dont les constructions vertes ou blanches, ou tout simplement à l'état brut, habitations, hôtels, magasins, baraques, etc., achevés ou commencés, vont s'éparpillant dans toutes les directions. Cette ville c'est Pithole-City, qui, au commencement

d'avril 1865, était un bois épais appartenant à un pauvre fermier pensylvanien. Elle comptait, quelques mois plus tard, 8,000 à 10,000 habitants.

Tout est là si différent de ce que nous autres Européens nous sommes habitués à voir, qu'il est en quelque sorte impossible de faire une description du lieu qui en puisse donner une idée tant soit peu exacte. C'est une ville entièrement habitée, quoique à moitié bâtie, une ville qui est le grand centre du grand commerce du pétrole, une ville campée dans une forêt, au milieu de tronçons de pins déchiquetés, et entourée de toute part d'un océan de boue de la nature la plus tenace. Toutefois, contrairement à ce qu'on voit à Oil-City, la ville n'a point de derricks, ils sont tous plus bas, auprès du cours d'eau. D'un autre côté, les canaux boueux qui servent de rues sont au moins larges et spacieux, tandis que les misérables ruelles détrempées d'Oil-City forment des cloaques qui rattrapent en profondeur ce qui leur manque en largeur. Pithole, à vrai dire, n'a rien qui lui ressemble, même en Pétrolie, où tout est étrange.

Lorsque, en descendant de la colline, on met le pied dans la première rue, on reste assourdi du bruit des marteaux et des scies, car tout y est en

construction ou en réparation, tant est défectueux ce qu'on s'est hâté de construire tout d'abord. D'un côté est une petite rangée d'importantes agences et de bureaux de compagnies, qui, du matin au soir, tressaillent d'activité et de mouvement, bien qu'ils soient difficiles à distinguer des baraques où l'on est soi-disant logé à pied et à cheval, et où l'homme et la monture sont également mal traités. Viennent ensuite de longues files de maisons de bois véritablement convenables, à trois étages et souvent à balcons, les unes peintes, les autres absolument nues. Plus loin, une nouvelle rue avec des maisons dont tous les étages inférieurs sont occupés, tandis que ceux d'en haut se chevillent et s'achèvent ; puis un grand bâtiment de bois brut, surmonté d'une longue bannière, et dans lequel est installé un cirque équestre ; puis un grand hôtel, dont chaque chambre est occupée avant qu'on n'y ait donné le dernier coup de marteau ; puis, à mesure que les quartiers gagnent en importance, les magasins, dont le contenu se devine, comme à Oil-City, par les défroques qui en tapissent les abords ; car c'est partout le même système, et à Pithole comme ailleurs, prince de l'huile ou charretier, on n'achète de nouveaux vêtements que quand les anciens s'en

vont en lambeaux; alors, ce moment venu, le chaland déguenillé entre dans le magasin, s'y déshabille, s'y rhabille à neuf et jette à la rue, au milieu de la boue, son ancien accoutrement.

S'il y avait un rapprochement à faire entre ce lieu et ce qu'on voit en Europe, il faudrait le comparer à ce que sont les abords et l'intérieur d'une de nos grandes expositions internationales deux ou trois jours avant l'ouverture, alors que naturellement rien n'est achevé, que charpentiers, maçons, menuisiers, emballeurs, architectes, surveillants, etc., se hâtent, se heurtent et font mal ce qui aurait pu être bien fait en prenant le temps nécessaire, et que, au concert des marteaux et des scies, des gens vont et viennent, comme piqués de la tarentule, au milieu de caisses brisées et d'objets épars.

Telle est à peu près la scène qu'offrait Pithole à ses débuts ; partout des échafaudages, des piles de charpentes brutes, partout des planches installées au-dessus de la boue, sur des tréteaux, et chargées d'articles et de provisions de toute espèce, épiceries, vins, meubles, batterie de cuisine, attendant leurs places dans des hôtels, des restaurants, des boutiques en construction ; partout de vieilles caisses d'emballage, des bouteilles,

de la vaisselle en morceaux, des bouts de solives ajustés avec de vieilles ferrailles, des blocs de pierres, des passerelles submergées et, par-ci par-là, des arbres abattus, et des bandes de chevaux surmenés, attachés à des poteaux, à des pierres, à des arbres, dans tous les coins enfin où le voyageur pressé peut laisser sa monture avec quelque espoir de la retrouver.

Qu'on se représente un tohu-bohu semblable composant une ville d'une grande étendue, une ville de contradictions, où, à côté d'une belle boutique, est une écurie fangeuse ou une maison-garnie plus sale encore, où les poteaux de télégraphes, aussi nombreux et plus nécessaires que les derricks, sont représentés par des pins étêtés et ébranchés, surgissant pêle-mêle au milieu de la boue du chemin; qu'on peuple maintenant cette ville de la population la plus crottée qui soit au monde, d'attelages surchargés encombrant les rues et d'hommes couverts de boue s'assemblant en groupes, le carnet à la main, discutant le chiffre de production des puits, les prix des approvisionnements, les cours auxquels il faut acheter ou vendre, alors on aura quelque idée de Pithole-City, d'une ville qui, encore aux mains des charpentiers et des menuisiers, comptait déjà près de

dix mille habitants cherchant, mais en vain, à la rendre habitable. Il est juste de dire pourtant qu'on trouvait là deux hôtels où l'on était, du moins, proprement et suffisamment bien traité, et où l'on avait des lits secs, bien que les matelas et les traversins du pays passassent pour être bourrés avec des copeaux ; ces deux maisons exceptionnelles portaient le nom de Morey-Farm et de Chase-House.

§ VI

CONCLUSION.

Nous arrivons à la fin de l'odyssée de M. Russell en Pétrolie. Donnons encore ici les réflexions finales de l'auteur sans perdre de vue que l'époque où il les écrit est éloignée de nous de seize à dix-sept ans, et que depuis lors la Pétrolie et l'exploitation du pétrole ont passé par la série de ces transformations magiques que le temps et l'activité de l'homme produisent d'une façon si extraordinairement rapide en Amérique, — et par Amérique nous entendons ici, naturellement, l'Amérique des États-Unis.

Laissons de nouveau la parole au voyageur d'Outre-Manche.

« Le tableau que j'ai essayé de tracer, écrit M. Russel, est commun aux deux versants de la vallée. Entre les deux est le sol à pétrole, la *région* ou le *territoire*, comme on l'appelle. Une pente extrêmement rapide conduit aux puits. Il y en a cent cinquante environ. Le plus grand nombre rendent de l'huile en abondance. Quelques-uns ne rendent que du gaz, et ce gaz, qui sort avec un sifflement semblable à celui d'un tuyau de décharge de vapeur, remplit l'air de miasmes fétides faits pour empoisonner les nouveaux arrivants non encore acclimatés. Tout le long du chemin, du haut en bas des deux côtés, on voit des hommes occupés, les uns à abattre des arbres, les autres à arpenter le terrain et à marquer les lots sur l'écorce des pins ou au moyen de jalons. A mesure qu'on descend dans la vallée, la route devient de plus en plus boueuse et huileuse, jusqu'à ce que le chemin tout entier finisse par se couvrir d'un horrible mélange verdâtre, de la consistance de la peinture à l'huile. Dans cette boue se débattent pêle-mêle chevaux et voitures, celles-ci vides ou chargées, selon qu'elles se dirigent vers les puits ou qu'elles en reviennent ; la mêlée devient parfois inextricable,

et les chariots ne s'en tirent souvent qu'en prenant à travers bois.

« Partout, les moyens de transport sont insuffisants. Le premier jour que j'allai visiter les bords de la rivière, deux chariots chargés s'étaient rompus juste au milieu de l'étroit passage du gué, renversant un chariot vide qui les croisait. Cet accident interrompant la route principale des puits, il en résulta une confusion impossible à décrire. Des hommes, jusqu'à la ceinture dans l'eau, essayaient de leur côté de prendre à travers bois avec leurs voitures vides. De toute part, des barils pleins d'huile roulaient les uns contre les autres, quand, au milieu d'un incroyable feu croisé de jurons et de cris, une puissante détonation se fit entendre et que l'alarme se répandit que le feu venait de prendre à un puits, nouvelle presque aussi redoutée à Pithole qu'elle le serait au centre d'une poudrière. Le croirait-on ! ce qui contribua peut-être le plus à débrouiller ce pêle-mêle d'hommes, de chevaux et de voitures, ce fut le faux bruit que le grand puits, vers lequel se dirigeaient tous les attelages, avait cessé de donner et qu'on n'y trouverait plus d'huile à charger. Cette nouvelle d'ailleurs n'excitait pas la moindre surprise, et personne ne s'étonnait que la nappe

qui jusque-là avait fourni le plus se trouvât tout à coup à sec. Toujours est-il que la ruse réussit, et qu'en conséquence le gros du convoi de chariots vides tourna bride pour aller chercher fortune ailleurs. »

Le chemin redevenu libre, les touristes poursuivant leur excursion se trouvèrent bientôt au milieu d'une interminable série de cuves réunies deux à deux, et chacune d'une contenance de deux mille barils. Des tuyaux établissaient une communication entre toutes ces cuves. On était devant le fameux puits Grant, l'un des plus productifs de la vallée. Une longue échelle placée entre la dernière paire de cuves donnait accès à une plate-forme, d'où l'on apercevait le tube de fer qui amenait l'huile du puits aux cuves. Le pétrole sortait de ce tube par jets intermittents et avec une force telle, qu'on l'eût dit poussé par une puissante machine. Le flot épais et sombre d'huile chargée de gaz arrivait en pulsations régulières et bruyantes, d'une durée de quinze secondes environ. A cet effort succédait un repos de cinq secondes, rempli par un jet de gaz fétide, qu'à sa blancheur et à sa densité on eût pu prendre pour un jet de vapeur. Le puits rendait de la sorte quinze cents barils d'huile, soit environ 245,000 litres en vingt-quatre heures.

La moitié de cette production était payée à titre de redevance au puits des États-Unis, sur le terrain duquel le puits Grant avait été foré. Ces deux puits étaient à une trentaine de mètres l'un de l'autre, et, ainsi qu'il arrive toujours, ils différaient essentiellement et comme qualité d'huile et comme particularité d'intermittence. Le puits des États-Unis donnait un immense flot d'huile qui durait environ trente secondes, après quoi il y avait un temps d'arrêt d'une autre demi-minute, occupé par un jet de gaz de la nature la plus inflammable. Cette vapeur était si mauvaise que chacune des cuves de ce puits était pourvue d'un immense couvercle de bois, du centre duquel s'élèvait une espèce de haute cheminée destinée à conduire le gaz le plus haut possible.

Malgré le danger d'incendie qui menace en permanence, les mesures de prudence étaient loin d'être excessives. « Il m'est arrivé, dit M. Russell, de passer des heures entières dans de grands magasins de poudre, eh bien, je déclare que j'aimerais mieux y passer tout un mois que de rester une heure à côté des grands puits de Pithole, lesquels sont aussi dangereux que toutes les poudrières du monde, sans être entourés d'aucune de leurs précautions. On voit bien, il est vrai, à chaque pas des inscrip-

tions portant : « On ne fume pas, » — « Défense « de fumer, » « Les fumeurs seront *lynchés*, » etc.; on fume à la dérobée chaque fois qu'on le peut, et les charretiers, conducteurs de voitures et autres, allument furtivement leurs pipes sous bois, au risque de leurs vies et de celles de leurs voisins, absolument comme font les mineurs au milieu des vapeurs de la houille.

« Un fait à l'appui de ce que je viens de dire : au moment où nous visitions le puits des États-Unis, un homme vint nous prier de lui remettre, avant de nous rendre auprès du jet de pétrole, toutes les allumettes que nous possédions. Nous nous empressâmes de souscrire à cette requête, et fîmes les choses si consciencieusement, qu'il eut bientôt entre les mains toute une poignée d'allumettes. Cette dangereuse collection fut jetée à l'eau quand nous passâmes le pont, mais si maladroitement, qu'il en tomba la moitié sur le tablier. Le premier groupe de passants qui nous suivit marcha dessus par mégarde, les allumettes s'enflammèrent et tout le monde dut se précipiter pour les noyer au plus vite.

« Depuis ma première visite ici, il y a quinze jours, les réservoirs d'huile du puits Grant ont pris feu. Fort heureusement ils n'ont pas fait

explosion, mais l'incendie anéantit dix-sept derricks, alluma tout un bois, fit sauter le gaz à droite et à gauche, et en définitive, causa en une couple d'heures pour 625,000 francs de dégâts. L'incendie par bonheur éclata la nuit ; il y eût eu bien d'autres désastres dans le jour, alors que le bois est encombré de monde et de chariots chargés. »

Du puits des États-Unis le voyageur anglais, toujours accompagné de ses autres amis, passa au puits Sherman et à d'autres. Tous ces puits, explique-t-il, ont le même caractère d'intermittence, mais quelque près qu'ils soient les uns des autres, la longueur des intervalles est différente pour chacun, ainsi que la qualité de l'huile. Les uns donnent moitié eau salée, moitié huile, les autres moitié huile, moitié gaz; ceux-ci beaucoup de gaz et peu d'huile, ceux-là peu de gaz et beaucoup d'huile. Il en est dont les intermittences sont d'une demi-heure, d'autres de trois heures, d'autres de douze. Certains puits ne jaillissent que trois heures par jour et exhalent du gaz pendant les vingt et une qui restent. On en voit qui ne donnent d'huile que trois jours par semaine. Mais quelle que soit la durée de l'intervalle, chez tous l'intermittence est d'une régularité infaillible, à moins pourtant que le rendement ne cesse tout à coup pour ne plus

recommencer. Il y a là des puits qui n'ont jamais donné une goutte d'huile, mais qui laissent échapper une énorme quantité de gaz délétère. Tout le monde sait que cette déperdition de force amoindrit la chance de production des puits d'alentour, rapprochés ou éloignés. Mais en Pétrolie la devise à la mode est : « Chacun pour soi », et les propriétaires des puits à gaz se font racheter leurs puits, et de la sorte gagnent autant d'argent que les autres.

Peu de personnes, lors d'une première visite, peuvent supporter les miasmes horribles du gaz sans en être momentanément incommodées. Toutefois, le premier malaise, espèce de mal de mer accompagné de fièvre, ne dure jamais plus de trois ou quatre jours, et ensuite, non seulement on résiste à merveille, mais on arrive à se faire à cet air à cause de ses effets exhilarants. Alors, non seulement même on aime l'odeur de l'huile, mais sa saveur, et les hommes qui, nuit et jour, sont employés à emplir les barils, avalent dans leur journée deux ou trois grands verres de pétrole pur comme un excellent spécifique contre les refroidissements, les rhumes ou la fièvre. Dans tous les cas, employée à l'extérieur, l'huile de pétrole est un merveilleux remède contre les rhumatismes, et l'expérience des gens qui, en ce singulier pays,

travaillent, vivent et dorment dans l'humidité, et dont la seule médication est un peu de pétrole pur, semblerait militer fortement en faveur des propriétés médicinales de l'huile minérale.

A Pithole, continue notre cicérone, le travail se poursuivait sans interruption. Les puits coulaient à toutes les heures, et le forage des nouveaux, l'élargissement des anciens, le nettoyage des tubes se continuaient nuit et jour.

Le temps n'a pas de prix. A mesure que la nuit arrive, les tuyaux de fer qui laissent échapper le gaz au sommet des derricks, s'allument successivement avec une explosion sinistre, d'énormes flammes s'élèvent de toute part, et à leur lumière éclatante on travaille au milieu du bois comme en plein jour. Alors la scène présente un spectacle des plus curieux et qui défie toute description. On dirait des centaines de hauts fourneaux, de fonderies de fer et de gazomètres entassés pêle-mêle au fond de quelque profond ravin d'une forêt américaine : ici de grands massifs de pins éclairés jusqu'aux dernières branches de leur faîte par de violents reflets de lumière, et tout à côté de sombres avenues d'arbres dont les voutes épaisses résistent aux plus vifs rayons ; là des hommes travaillant aux puits, remplissant d'éternelles barriques et les

roulant hors des chantiers pour être enlevées dès l'aube ; et plus loin, des deux côtés de la vallée, une illumination resplendissante, à la clarté de laquelle charpentiers et menuisiers assemblent, clouent et chevillent les maisons de Pithole-City de manière à en faire une ville non seulement habitable, mais passable.

Si, par le temps le plus favorable, les chemins des régions à pétrole sont difficiles, il est bon d'ajouter que, pendant la saison des pluies et à l'approche de l'hiver, ils deviennent absolument impraticables. Le pays aussi perd alors beaucoup de ses charmes naturels, et la gelée qui arrête le cours des rivières retient aussi l'huile immobile au fond de ses antres mystérieux. Il n'est pas de baromètre ou de thermomètre qui indique avec plus d'exactitude les changements de temps, que ne le fait la proportion d'huile donnée par les puits. L'explication du phénomène de l'influence de la température sur le rendement des sources est encore à trouver. L'expérience journalière de l'industrie du pétrole confond toutes les notions de la physique. Sous la croûte terrestre de la Pensylvanie, l'eau flotte à la surface de la nappe d'huile ; le contraire a lieu à la superficie du sol ; l'eau douce se rencontre au-dessus de l'eau salée;

l'eau salée est mêlée à l'huile; et c'est à peine si un seul fait applicable à un puits se trouve reproduit dans aucun des puits d'alentour.

Rien de plus incertain comme résultat à prévoir que les opérations du forage. Là où neuf individus se ruinent, un dixième fera une fortune qui enrichirait tous les autres. Tel puits, qui n'avait jamais donné que de l'eau salée, s'avise tout à coup de rendre des flots d'huile. Le puits du Chat Sauvage boude quarante minutes consécutives, puis il donne un mince filet du précieux liquide; après quoi il se repose vingt minutes pour fournir ensuite durant dix minutes un volume d'huile considérable. Au bout de ce temps, il retombe dans ses quarante minutes de bouderie et continue exactement ce même cercle d'action intermittente. Chacun de ses jets d'huile est accompagné d'une explosion souterraine semblable à celle d'une petite pièce d'artillerie. La majorité des puits font leur travail sans bruit et avec calme, mais beaucoup d'autres donnent l'huile par jets et avec des sifflements prolongés. En un mot, chacun a ses allures spéciales, bien connues des propriétaires, et qui ont toutes, dans le pays, un nom particulier, comme s'il s'agissait d'un cheval de course ou d'un chien de chasse.

L'incertitude qui existe relativement au rendement à prévoir d'un nouveau puits existe aussi relativement à l'endroit à choisir pour pratiquer le forage. De deux puits creusés à quelques mètres l'un de l'autre et qui sembleraient devoir s'approvisionner à la même nappe souterraine, le premier donnera un jet d'huile abondant alors que l'autre n'en produira pas une goutte ; l'un jaillira d'une manière continue, l'autre par intermittences ; l'un marchera des années sans s'affaiblir, l'autre s'épuisera en huit jours. A côté d'un puits qui rendait deux mille barils par jour, un autre fut creusé, qui accapara tout le pétrole de la nappe. Mais, chose assez curieuse, le propriétaire du premier découvrit qu'en enlevant un de ses tubes il arrêtait court le jet de son concurrent et marchait, lui, comme par le passé. Le directeur du deuxième puits, ayant fait de son côté la même expérience, obtint le même résultat, si bien que chacun des deux rivaux tenait à son gré la clef de la production de l'autre. Les belligérants durent finir par s'associer.

Dans certains cas, plusieurs tubes voisins plongent dans le même lac souterrain, et le bruit du forage d'un nouveau puits s'entend à merveille à côté des puits déjà faits ; mais de ces différents puits, tel rendra de l'huile, tel du gaz, tel autre

de l'eau salée. Il serait très intéressant pour la science que tous ces phénomènes divers fussent étudiés avec suite par des hommes compétents. L'idée généralement admise, que la température de la terre croît en raison de la profondeur, suivant une certaine proportion, est démentie par l'expérience en ce qui concerne le pétrole, attendu que l'huile tirée de grandes profondeurs a une température inférieure à celle qu'on obtient plus près de la surface.

Un autre fait qui paraît être bien établi, c'est que les puits rendent moins en hiver qu'en été, qu'ils sont en définitive sensibles aux influences de la chaleur et du froid. En pareil cas, le rendement de certains puits diffère de 20 à 50 pour 100, tandis que pour d'autres il cesse complétement. Et il n'y a pas, comme l'idée en pourrait venir tout d'abord, à expliquer ce fait par la présence de la paraffine solide dans les tubes en plus grande quantité en hiver qu'en été, car des propriétaires qui, sous l'empire de ce raisonnement, ont fait retuber leurs puits, n'ont pas obtenu après l'opération une goutte d'huile de plus.

Les puits de pétrole ne sont pas seulement sensibles aux extrêmes de froid, les influences météorologiques les affectent de la manière la plus irré-

cusable ; une tourmente de neige, un changement de vent, un abaissement de température sont non seulement signalés, mais prédits à l'avance. L'influence en est ressentie dans les entrailles de la terre bien avant qu'on ait pu s'en apercevoir à la surface. La colonne de pétrole du tube monte ou descend comme le ferait le mercure d'un baromètre. Tout ce qu'on peut faire pour garantir l'orifice du puits des variations de la température atmosphérique est, sous ce rapport, sans résultat ; l'équilibre ne se rétablit qu'au retour de l'été.

En dépit de tout ce que l'industrie du pétrole présente d'aléatoire, le travail de l'exploration et du forage des sources ne s'en poursuit pas moins avec une persévérante énergie. L'abondance de la production n'a pas diminué sur l'ensemble du territoire exploré, bien qu'un grand nombre de puits aient individuellement cessé de donner depuis longtemps, et la Pétrolie s'agrandit chaque jour de nouveaux districts, où des hommes favorisés du sort « frappent la nappe d'huile » et se trouvent tout à coup millionnaires, d'aventuriers sans le sou qu'ils étaient la veille.

L'extraction de l'huile de pétrole, devenue en si peu de temps un article de commerce si considérable, ne se borne pas seulement pour l'Amérique du Nord à la Pensylvanie; l'Ohio, la Virginie occidentale, le Kentucky, le Tenessee en ont aussi des sources abondantes en exploitation, sans parler de celles du Canada. Le Maryland n'en fournit qu'une production minime; mais Baltimore est le point de réception des produits de la Virginie occidentale et de l'Ohio. Outre les pays précités, il existe encore des exploitations de pétrole dans le Mantana et en Californie, mais elles n'attirent pas encore beaucoup l'attention. On a également trouvé le pétrole dans l'État de New-York, dans le Michigan, dans l'Indiana, dans le Colorado. Pour ne parler que de l'Amérique, le pétrole se rencontre aussi dans le Mexique méridional, au Pérou, à l'Équateur, à Saint-Domingue, à la Trinité, à la Nouvelle-Écosse.

En 1859, année où l'extraction de l'huile de pétrole au moyen de puits artésiens a commencé en Pensylvanie, la production n'avait pas atteint cent mille barils et les propriétaires n'en avaient guère obtenu que 30,000 dollars, soit 156,000 fr.; il n'y eut pas d'exportation. En 1861, l'exportation s'élevait déjà à 2,100,000 barils. Dix ans

après, en 1869, la production était portée à plus de 4,000,000 de barils et l'exportation à 2,500,000, évalués à environ 40 millions de dollars (208 millions de francs) et chargés sur plus de 200 navires. Enfin les propriétaires avaient reçu près de 28,250,000 dollars ou environ 147 millions de francs, ainsi répartis : en Pensylvanie, 26 millions de dollars ; dans la Virginie occidentale et dans l'Ohio, 2 millions ; au Canada, 350,000 dollars. Dans le nombre ci-dessus n'est pas comprise l'huile à graisser les machines (*lubricating oil*) dont la Virginie produit environ 100 barils par jour, soit 36,500 par an. Le baril usité contient 43 gallons ou à peu près 163 litres.

On jugera par le tableau suivant des progrès de la production en Pensylvanie dans l'espace de onze ans, depuis le début du forage des puits, de 1859 à 1869 inclusivement.

Années	1859	82,000	barils
»	1860	500,000	»
»	1861	2,113,600	»
»	1862	3,056,600	»
»	1863	2,611,200	»
»	1864	2,116,100	»
»	1865	2,497,700	»
»	1866	2,597,700	»
»	1867	3,347,300	»
	A reporter. .	18,922,200	»

	Report. .	18,922,200 »
» 1868		3,715.700 »
» 1869		4,215,100 »
TOTAL des onze premières années.		26,853,000 »

ou 4,377,039,000 litres.

En 1869, il avait été foré en Pensylvanie 991 puits. En 1870 on en a foré 1,007 ; en 1871, 946 ; en 1872, 1,032 ; en 1873, 530 ; en 1874, 433. Le total des puits forés de 1869 à 1874 inclusivement a été de 4,939, ou en nombre rond, 5000,, qui ont produit 42 millions de barils. La vie moyenne de ces puits est de deux ans et demi. Le 1er janvier 1876, il existait en Pensylvanie 3,314 puits en exploitation; mais le rendement total n'était que d'environ 5 millions de barils, contre 8,787,506, en 1875, et 10,910,303 en 1874.

Depuis lors la production s'est beaucoup accrue.

Nous avons dit plus haut que depuis le forage des premiers puits en 1859 et la « fièvre de l'huile » qui s'en était suivie, l'industrie de la production du pétrole avait pris de tout autres allures, qu'elle s'était régularisée et marchait de pair aujourd'hui avec celles de la houille, du fer et des métaux précieux. Les villes de la région de l'huile ont été reconstruites, les voies de communications de toute nature se sont améliorées, multipliées, des

raffineries se sont élevées en grand nombre, les procédés de purification se sont perfectionnés. Entre autres améliorations introduites est au premier rang celle du mode de transport. Le pétrole est aujourd'hui amené des puits mêmes dans les raffineries par des conduits analogues à nos tuyaux à gaz et qui franchissent des distances de dix, vingt, et trente kilomètres à des prix raisonnables. Des compagnies puissantes se sont organisées pour cette entreprise. Ces tuyaux peuvent envoyer de 1,200 à 1,500 barils de pétrole des puits aux réservoirs des raffineries dans les vingt-quatre heures. Parmi les grandes raffineries de la région de l'huile on cite comme une des plus considérables et des mieux outillées, la Raffinerie Impériale d'Oil-City.

Les puits sont forés aujourd'hui à l'entreprise à tant du pied, mais aucun signe extérieur n'indique une préférence à donner à un puits plutôt qu'à un autre. On a vu que le rendement d'un puits peut parfois décroître très rapidement. Quand le fait a lieu on suppose généralement que l'obstruction est due à des hydrocarbones solides tels que la paraffine. En pareil cas, on fait ordinairement éclater dans le puits une torpille de dynamite afin de briser les parois du réservoir naturel du pétrole. Ce moyen est dispendieux. D'autres producteurs

essayent de dissoudre les hydrocarbones par la benzine. On jette alors dans le puits 50 barils de benzine qu'on y laisse douze heures et qu'on extrait ensuite par la pompe ; mais il arrive alors parfois que la benzine n'a dissout que la paraffine et que la pompe ne rend qu'une solution de paraffine et de benzine au lieu de l'huile qu'on attendait. La torpille aussi n'est pas toujours un moyen heureux. Le journal de l'*American chimical Society* rapportait il n'y a pas bien longtemps qu'à un puits situé au lieu dit Summit, qui ne rapportait que 60 barils par jour, alors qu'un puits voisin en rapportait cent, le propriétaire résolut pour augmenter le rendement de recourir à l'explosion d'une torpille, et que mal lui en prit, car de 60 barils qu'elle était, la production quotidienne du puits torpillé tomba immédiatement à 16 barils. Autre particularité à enregistrer : dans une même circonscription il arrive que tel puits donne une huile qui, raffinée, est fort supérieure pour l'éclairage à celle des puits voisins. En somme, l'inattendu semble être la règle dans tout ce qui touche à cette industrie.

Le tableau suivant donne les chiffres de l'exportation du pétrole brut et raffiné des États-Unis pour les pays étrangers jusques et y compris l'année 1871.

Années 1861	1,500,000	gallons.
» 1862	10,887,700	»
» 1863	28,250,721	»
» 1864	31,872,972	»
» 1865	29,805,523	»
» 1866	67,430,451	»
» 1867	67,052,029	»
» 1868	99,281,750	»
» 1869	102,748,604	»
» 1870	107,857,571	»
» 1871	142,069,771	»
TOTAL des onze années. . . .	688,757,092	»

ou (à raison de 3 litres 78 pour le gallon américain) 2,603,501,807 de nos litres.

En 1876, cette exportation a été de 208,912,419 gallons et en 1877 de 284,012,381 gallons. Depuis vingt ans la production n'a pas cessé de marcher et elle semble inépuisable. Si elle diminue sur un point, elle se fait jour et augmente sur d'autres. C'est pour les États-Unis une source de richesse considérable. L'exportation de 1878-79 se chiffrait par 40,305,249 dollars ou environ 209,587,000 francs; celle de 1879-80 lui était inférieure de 6 millions de dollars, elle se chiffrait par 36,218,625 dollars ou environ 188,536,850 francs.

Le port de New-York a exercé sur le transport des huiles de pétrole la même attraction que sur presque tous les objets de commerce des États–

Unis. Ce résultat a été dans le principe amené par l'établissement des tarifs extrêmement bas adoptés par le chemin de fer de l'Erie dans le but de monopoliser le transport des huiles.

FIN.

TABLE

—

FIN DE LA TABLE.

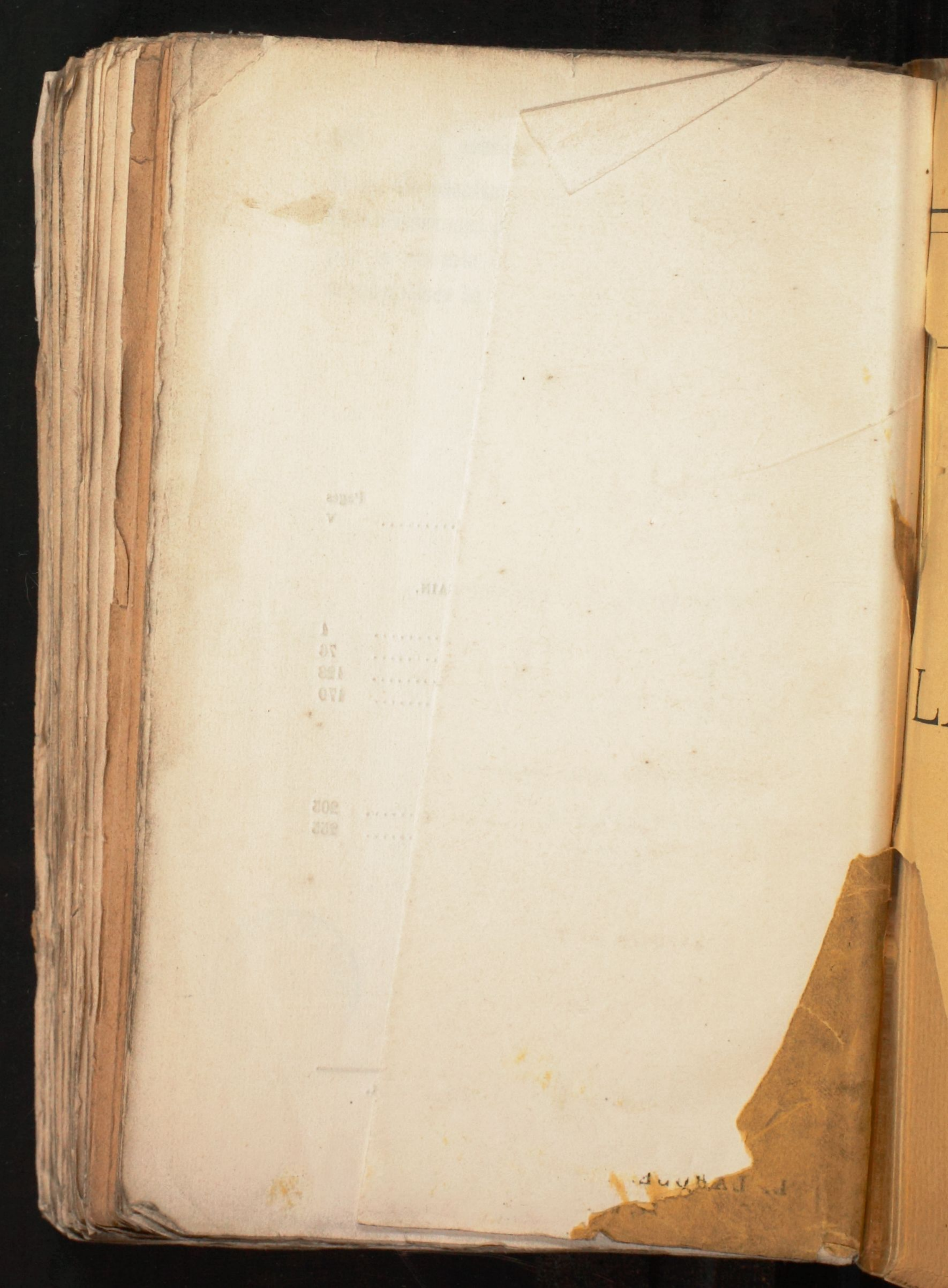


2336. — ABBEVILLE. — TYP. ET STÉR. GUSTAVE RETAUX.

PARIS

NCE

UR



FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

THÈSE

POUR

LA LICENCE



PARIS

...ROSE, LIBRAIRE-ÉDITEUR

...RUE SOUFFLOT, 22